# DIVERGENZEN IN DER RECHTSPRECHUNG ZUM WARSCHAUER ABKOMMEN UND DIE MITTEL ZUR SICHERUNG DER EINHEITLICHEN AUSLEGUNG DES VEREINHEITLICHTEN LUFTPRIVATRECHTS

Paul Risch

1973

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41542725_0029

Dissertationsdruck G. Bauknecht, 8 München 40, Schellingstr. 124, Tel. 5224

# DIVERGENZEN IN DER RECHTSPRECHUNG ZUM WARSCHAUER ABKOMMEN UND DIE MITTEL ZUR SICHERUNG DER EINHEITLICHEN AUSLEGUNG DES VEREINHEITLICHTEN LUFTPRIVATRECHTS

DISSERTATION

zur Erlangung des Grades eines Doktors des Rechts
der Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
der Universität des Saarlandes

von

Assessor Paul Risch

München

1973

| | |
|---|---|
| Dekan: | Professor Dr. Rudolf RICHTER |
| Erstberichterstatter: | Professor Dr. Bernhard AUBIN |
| Zweitberichterstatter: | Professor Dr. Sevold BRAGA |

Tag der Disputation: 9. Februar 1973

# VORWORT

Meinen hochverehrten Lehrern und Betreuern der Arbeit, Herrn Professor Dr. H. G. FICKER, der mir bis zu seinem plötzlichen Tod mit Rat und Tat zur Seite gestanden hat, und Herrn Professor Dr. B. AUBIN, der sich in der Folgezeit meiner angenommen, mich durch alle fachlichen wie persönlichen Fährnisse geleitet und diese Dissertation gefördert hat, sage ich für die mir gewährte Hilfe herzlichen Dank.

An dieser Stelle nochmals danken möchte ich ferner Herrn Professor Dr. O. RIESE für seine wertvollen Ratschläge und seine persönliche Freundlichkeit.

Besonderer Dank gilt schließlich der Geschäftsführung des Deutschen Luftpools, in dem ich seit 1970 tätig bin. Hier war es insbesondere Herr Direktor Dr. M. BODENSCHATZ, der mir seine volle Unterstützung zuteil werden ließ.

In der Arbeit sind Rechtsprechung und Schrifttum im allgemeinen bis Ende 1971 berücksichtigt. Jüngere Veröffentlichungen konnten nur vereinzelt eingearbeitet werden.

München, im August 1973 Paul Risch

# I N H A L T


Seite

Literaturverzeichnis ..... VII
Abkürzungsverzeichnis ..... XV

EINLEITUNG

I. Das Problem ..... 1

a) Rechtsvereinheitlichung und einheitliche Auslegung .... 1
b) Die Vereinheitlichung des Luftprivatrechts ..... 3

1) Die Abkommen ..... 3
2) Der organisatorische Rahmen - die ICAO ..... 5

II. Grundsätze und Methoden der Auslegung des vereinheitlichten Luftprivatrechts ..... 6

a) Grammatische Auslegung ..... 7
b) Systematische Auslegung ..... 10
c) Historische Auslegung ..... 11
d) Teleologische Auslegung ..... 14
e) Rechtsvergleichende Auslegung ..... 18

III. Zum Aufbau der Arbeit ..... 21

1. TEIL
UMFANG UND GRÜNDE DER DIVERGENZEN BEI DER AUSLEGUNG DES WARSCHAUER ABKOMMENS DURCH DIE NATIONALEN GERICHTE

Vorbemerkung ..... 23

I. Der Begriff des Luftfrachtführers (Divergenzen zu Art. 1 Abs. 3 WA) ..... 25

II. Wegfall der Haftungsbeschränkung bei fehlendem oder mangelhaft ausgestelltem Flugschein (Divergenzen zu Art. 3 WA) ..... 29

a) Die fehlende Aushändigung ..... 29
b) Auswirkungen eines fehlerhaft ausgestellten Flugscheins . 30

III. Wegfall der Haftungsbeschränkung bei mangelhaft ausgestelltem Fluggepäckschein oder Luftfrachtbrief (Divergenzen zu Art. 4 Abs. 4, Art. 8 und 9 WA) ..... 34

IV. Der Begriff des Ein- und Aussteigens (Divergenzen zu Art. 17 WA) ..... 38

V. Was ist "Verspätung"? (Divergenzen zu Art. 19 WA) ..... 41

VI. Wann hat der Luftfrachtführer alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen? (Divergenzen zu Art. 20 Abs. 1 WA) ..... 43

VII. Haftung der Leute des Luftfrachtführers (Divergenzen zu Art. 20 WA a. F.) ..... 48

VIII. Ausschluß der Freizeichnung des Luftfrachtführers (Divergenzen zu Art. 23 WA) ..... 50

a) Haftungsausschluß für Verspätung ..... 50
b) Vereinbarungen, die nur mittelbar auf Haftungsbefreiung gerichtet sind ..... 51

IX. Anspruchsgrundlage der im WA geregelten Haftung des Luftfrachtführers (Divergenzen zu Art. 24 in Verbindung mit Art. 17 WA) .... 52

X. Aktivlegitimation bei Sachschäden (Divergenzen zu Art. 24 Abs. 1 und 30 Abs. 3 WA) ..... 54

XI. Die unbeschränkte Haftung des Luftfrachtführers (Divergenzen zu Art. 25 WA) ..... 55

a) nach dem Warschauer Abkommen in der ursprünglichen Fassung ..... 55
b) nach dem Warschauer Abkommen in der Fassung des Haager Protokolls ..... 60

XII. Die Folgen der unbeschränkten Haftung des Luftfrachtführers (Divergenzen zu Art. 3, 4, 9 und 25 WA a. F.) ..... 61

XIII. Anzeigefrist bei Teilverlust (Divergenzen zu Art. 26 Abs. 2 WA) ..... 63

XIV. Die Zuständigkeitsregelung (Divergenzen zu Art. 28 WA) ..... 63

a) Innerstaatliche oder internationale Zuständigkeitsregelung im Warschauer Abkommen? ..... 64
b) Der Begriff der Hauptbetriebsleitung des Luftfrachtführers ..... 66
c) Der Begriff der Geschäftsstelle des Luftfrachtführers ..... 66
d) Der Begriff des Bestimmungsortes ..... 67

XV. Die Klagefrist (Divergenzen zu Art. 29 WA) ..... 69

XVI. Wer ist "erster Luftfrachtführer"? (Divergenzen zu Art. 30 Abs. 3 WA) ..... 71

Ergebnis ..... 72

2. TEIL
DIE MITTEL ZUR SICHERUNG DER EINHEITLICHEN AUSLEGUNG DES VEREINHEITLICHTEN LUFTPRIVATRECHTS

Vorbemerkung ..... 79

I. Vereinbarung von rechtlichen Grundprinzipien, Grundbegriffen und Auslegungsgrundsätzen im Abkommen selbst ..... 82

a) Vereinheitlichung rechtlicher Grundprinzipien des allgemeinen Rechts der Mitgliedstaaten ..... 83
b) Vereinbarung von luftrechtlichen Grundbegriffen ..... 84
c) Vereinbarung von Auslegungsregeln ..... 86
d) Vereinbarung von erläuternden Berichten in der Schlußakte der Luftprivatrechtsabkommen ..... 88

II. Revisionen ..... 88

a) mittels periodischer authentischer Interpretation durch einen Expertenausschuß ..... 89
b) mittels diplomatischer Staatenkonferenzen ..... 91

III. Einheitliche Gerichtsbarkeit ..... 93

a) Die Möglichkeit der Staatenklage ..... 93
b) Zugang Einzelner zu einer internationalen Gerichtsbarkeit ..... 96
c) Private obligatorische Schiedsgerichtsbarkeit ..... 105

IV. Gutachten ..... 106

a) des Haager Internationalen Gerichtshofs ..... 108
b) eines Sachverständigenausschusses ..... 109

V. Zentrale Information über die internationale Rechtsprechung zum vereinheitlichten Luftprivatrecht ..... 110

Gesamtergebnis ..... 118

# LITERATURVERZEICHNIS


| | |
|---|---|
| Abraham, H.-J. | Schleicher-Reymann-Abraham, Das Recht der Luftfahrt, Kommentar und Quellensammlung, 3. Aufl., Köln, Berlin, Bd. 1: Allgemeine Einleitung und Internationales Luftrecht, 1960, Bd. 2: Nachträge zu Bd. 1, 1966 (zitiert: Abraham, Komm.). |
| Alten, E. | Organisation und Entwicklung der internationalen Arbeit im Bereich des Luftprivatrechts, in: ZLR 5 (1956) 233 ff. |
| Aubin, B. | Über die Erörterungen auf dem III. Internationalen Kongreß für Rechtsvergleichung in London 1950, in: ZAIP 16 (1951) 177 ff. |
| Aubin, B. | Europäisches Einheitsrecht oder intereuropäische Rechtsharmonie?, in: Europäische Zusammenarbeit im Rechtswesen, Tübingen 1955, S. 45 ff. |
| Bayer, W. | Auslegung und Ergänzung international vereinheitlichter Normen durch staatliche Gerichte, in: ZAIP 20 (1955) 603 ff. |
| Bayitsch, S. | Unification of aviation law in the Western hemisphere, in: University of Miami Law Review 1965, S. 535 ff. |
| Bentivoglio, L. | Droit privé uniforme et l'uniformité d'interprétation, in: Unidroit, 1953-1955, S. 126 ff. |
| Bernhardt, R. | Die Auslegung völkerrechtlicher Verträge, insbesondere in der neueren Rechtsprechung internationaler Gerichte, Köln/Berlin 1963. |
| Bodenschatz, M. | Haftungsprobleme im Luftrecht, in: ZLR 18 (1969) 156 ff. |
| von Caemmerer, E. | Rechtsvereinheitlichung und internationales Privatrecht, in: Probleme des Europäischen Rechts, Festschrift für Walter Hallstein, Frankfurt 1966, S. 63 ff. |

| | |
|---|---|
| Calkins, N. | The cause of action under the Warsaw Convention, in: JALC 26 (1959) 217 ff u. 323 ff. |
| Cheng, B. | Centrifugal Tendencies in Air Law, in: Current Legal Problems, 10 (1957) 200 ff. |
| Chauveau, P. | Droit aérien, Paris 1951. |
| Cleveringa, R. | An international maritime and aeronautic law court, Paper delivered to the 2d Conference of the International Bar Association, The Hague 1948. |
| Conférence | IIIème Conférence des Ministres Européens de la Justice, réunie du 26 au 28 mai 1964 à Dublin sous les auspices du Conseil de l'Europe, Strasbourg 1965. |
| Constantinoff, J. | La révision de la Convention de Varsovie et la responsabilité du transporteur aérien, in: RFDA 24 (1970) 393 ff. |
| Coquoz, R. | Le droit privé international aérien, Paris 1938. |
| Dagna, C. | La Révision de la Convention de Varsovie à la IXème Session du Comité Juridique de l'OACI, Rio de Janairo, Août - Septembre 1953, in: RGA 18 (1955) 19 ff. |
| Dorhout Mees, T. et Sauveplanne, J. | Rapport sur les procédures relatives à la conciliation et la solution des divergences d'interprétation du droit uniforme, in: Unidroit 1963, S. 19 ff. |
| Drion, H. | Towards a Uniform Interpretation of Private Air Law Conventions, in: JALC 19 (1952) 423 ff. |
| Drion, H. | Limitation of Liabilities in International Air Law, The Hague 1954. |
| Erler, J. | Rechtsfragen der ICAO, Köln, 1967. |
| Ficker, H. G. | Stichwort: Internationales Luftprivatrecht, in: Rechtsvergleichendes Handwörterbuch, Bd. 4, S. 486 ff, Berlin 1933 (zitiert: Ficker, Rechtsvergleichendes Handwörterbuch). |

| | |
|---|---|
| Ficker, H.G. | Zur internationalen Gesetzgebung, in: Festschrift für Hans Dölle, Bd. 2, Tübingen 1963, S. 35 ff. |
| Fulda, C.H. | International Aspects of Aviation, Rapports Généraux au VIIème Congrès international de droit comparé, Uppsala du 6 au 13 août 1966, in: Acta Instituti Uppsaliensis Jurisprudentiae, Bd. 9, Stockholm 1968, S. 325 ff = JALC 33 (1967) 63 ff. |
| Garnault, A. | Les éléments internationaux dans le transport aérien en France, in: Etudes de Droit Contemporain (nouvelle série). VIIème congrès international de droit comparé, Uppsala 1966, Contribution Françaises, Paris 1966, S. 359 ff. |
| Giles, O.C. | Uniform Commercial Law, Leyden 1970. |
| Grönfors, K. | Air Charter and the Warsaw Convention, The Hague 1956. |
| Guldimann, W. | Internationales Lufttransportrecht, Kommentar zu den Abkommen von Warschau 1929/55 und Guadalajara 1961, Zürich 1965 (zitiert: Guldimann, Komm.). |
| Guldimann, W. | Zur Auslegung des Art. 25 WA, in: ZLR 4 (1955) 270 ff. |
| Hjalsted, F. | The Air Carrier's Liability in Cases of Unknown Cause of Damage in International Air Law, JALC 27 (1960) 1 ff u. 119 ff. |
| Honig, J. | The legal Status of Aircraft, Dissertation, Den Haag 1956. |
| Hostie, J. | Die "protokollarischen" Klauseln in Abkommen zur Vereinheitlichung des Privatrechts, in: Österreichische Hefte für die Praxis des internationalen und ausländischen Rechts, 1957, S. 63 ff. |
| ICAO | Note on the Question of the Divergencies in the Interpretation of the Norms of Uniform Law and of the Appropriate Means to Avoid such Divergencies, in: Unidroit 1959, S. 315 ff = ICAO-Doc. LC/SC/RES WD No. 2, 11.5.56. |

Kaftal, A. — La Convention de Rome du 29 mai 1933 pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface et les législations nationales, in: RGDA 3 (1934) 346 ff, 510 ff, 689 ff, und RGDA 4 (1935) 45 ff und 64 ff.

Lacey, F. — Recent Developments in the Warsaw Convention, in: JALC 33 (1967) 385 ff.

Le Goff, M. — Manuel de droit aérien, droit privé, Paris 1961.

Le Goff, M. — L'état actuel du droit aérien, in: RGA 13 (1950) 1136 ff.

Le Goff, M. — Les annexes techniques à la Convention de Chicago, in: RGA 19 (1956) 146 ff.

Lemoine, M. — Traité de Droit Aérien, Paris 1947.

Lescot, P. — L'interprétation judiciaire des règles du droit privé uniforme, in: JCP 1963 I 1756.

Liesecke, R. — Die neuere internationale Rechtsprechung zum Luftfrachtrecht des Warschauer Abkommens von 1929 nebst Haager Protokoll von 1955, in: MDR 1968, S. 1 ff u. 93 ff.

Litvine, M. — Précis élémentaire de droit aérien, Brüssel 1953.

Litvine, M. — Les éléments internationaux dans le transport aérien, Rapports Belges au VIIème Congrès international de droit comparé, Uppsala 1966, Contribution Belge, Brüssel 1966, S. 259 ff.

Malézieux, R. — Essai sur les caractères et sur la nature du droit aérien, in: RFDA 2 (1948) 33 ff.

Malintoppi, A. — Mesures tendant à prévenir les divergences dans l'interprétation des règles de droit uniforme, in: Unidroit 1959, S. 247 ff.

Mankiewicz, R. — Le sort de la Convention de Varsovie en droit écrit et en common law, in: Mélanges en l'honneur de Paul Roubier, Bd. 1, Paris 1961, S. 105 ff.

| | |
|---|---|
| Mankiewicz, R. | Die Anwendung des Warschauer Abkommens, in: ZAIP 27 (1962) 456 ff. |
| Mankiewicz, R. | La Convention de Varsovie devant la Constitution des Etats-Unis d'Amerique, in: RFDA 23 (1969) 256 ff. |
| Mankiewicz, R. | Conflicting Interpretations of the Warsaw Air Transport Treaty, in: AJCL 18 (1970) 177 ff. |
| Mankiewicz, R. | Warschauer Abkommen und Rechtsvergleichung, in: ZLR 19 (1970) 51 ff. |
| Margalioth, E. | A unified system for the interpretation of private Air Law Conventions, in: Il Diritto Aereo 3 (1964) 221 ff. |
| Matte Mateesco, N. | Traité de droit aérien-aéronautique, 2. Aufl., Paris 1964. |
| Matteucci, M. | L'évolution en matière d'unification du droit, in: Revue Internationale de Droit Comparé 13 (1961) 285 ff. |
| Meyer, A. | Internationale Luftfahrtabkommen, Bd. 1-5, Köln 1953-1964. |
| Minoli, E. | L'Arbitrage, Facteur d'Unification du Droit et d'Elimination des Conflits de Lois, Rapport au Congrès International de l'Arbitrage, Rotterdam 6-9 juillet 1966, in: Revue de l'Arbitrage 1966, No. 3 (Spécial), S. 63 ff. |
| Nadelmann, K. | Personal Note - Uniform interpretation of uniform law, in: Unidroit 1959, S. 383 ff und 1963, S. 63 ff. |
| Partsch, K. J. | Die Anwendung des Völkerrechts im innerstaatlichen Recht, Überprüfung der Transformationslehre (Berichte der Deutschen Gesellschaft für Völkerrecht, Heft 6), Karlsruhe 1964. |
| Rabel, E. | International Tribunals for Private Matters, in: Ernst Rabel, Gesammelte Aufsätze, Bd. 3, Tübingen 1967, S. 365 ff. |

| | |
|---|---|
| Riese, O. | Luftrecht, Stuttgart 1949. |
| Riese, O. | Die Arbeiten der CITEJA seit der Berner Tagung 1936 bis zur Brüsseler Konferenz 1938, in: ALR 9 (1939) 122 ff. |
| Riese, O. | Die internationale Luftprivatrechtskonferenz im Haag zur Revision des WA, September 1955, in: ZLR 5 (1956) 4 ff. |
| Riese, O. | Einheitliche Gerichtsbarkeit für vereinheitlichtes Recht?, in: ZAIP 26 (1961) 604 ff. |
| Riese, O. | Über die Methoden der internationalen Vereinheitlichung des Privatrechts, in: ZfSchwR 86 (1967) 1 ff. |
| Riese, O. | Aktuelle Betrachtungen zur internationalen Vereinheitlichung des Luftrechts, in: ZLR 1 (1952) 29 ff. |
| Rinck, G. | Ein internationaler Gerichtshof für Angelegenheiten des Luftprivatrechts?, in: ZLR 7 (1958) 33 ff. |
| Rinck, G. | Die internationalen Elemente im Lufttransportrecht, in: ZLR 15 (1966) 1 ff. |
| Romang, W. | Zuständigkeit und Vollstreckbarkeit im internationalen und schweizerischen Luftprivatrecht, Dissertation, Zürich 1958. |
| Rudolf, A. | Der Flugschein im internationalen Linienverkehr, in: ZLR 18 (1969) 90 ff. |
| Sand, P. | Choice of Law in Contracts of international Carriage by Air, Dissertation, Montreal 1962. |
| Sand, P. | The International Unification of Air Law, in: Symposium on Unification of Law, Duke University School of Law, Durham 1965, S. 400 ff. |
| Sand, P. | "Parteiautonomie" in internationalen Luftbeförderungsverträgen, in: ZLR 18 (1969) 205 ff. |
| Saporta, M. | L'élaboration du droit international aérien, une proposition d'amendement à l'Acte de Chicago, in: RGA 15 (1952) 413 ff. |

| | |
|---|---|
| Saporta, M. | La crise de croissance du droit international aérien, in: RGA 18 (1955) 191 ff. |
| Sauveplanne, J. | Mesures tendant à concilier les divergences et à résoudre ces divergences par voie juridictionelle, in: Unidroit 1959, S. 277 ff. |
| Scherrer, W. | Zur Frage der internationalen Vereinheitlichung des Privatrechts (Schriftenreihe des Instituts für Internationales Recht und Internationale Beziehungen der Universität Basel, Heft 2), Basel 1939. |
| Schmidt-Räntsch, G. | Die Internationale Luftrechtskonferenz in Guatemala, in: ZLR 21 (1972) 2 ff. |
| Schreiber, O. | Der Entwurf eines internationalen Abkommens über die Haftung des Unternehmers bei internationalen Lufttransporten, in: Z. f. d. ges. Luftrecht 1 (1927/28) 22 ff. |
| Schweickhardt, A. | Schweizerisches Lufttransportrecht, Zürich 1954. |
| Shawcross | Shawcross and Beaumont, On Air Law, 3. Aufl., London 1966, 2 Bde. |
| Seidl-Hohenveldern, J. | Transformation or adoption of international law into municipal law, in: ICLQ 12 (1963) 88 ff. |
| Sinclair, J. M. | The principles of treaty interpretation and their application by the English Courts, in: ICLQ 12 (1963) 508 ff. |
| Smirnoff, M. | Le CITEJA, Dissertation, Paris 1936. |
| Sundberg, J. | Air Charter, Stockholm 1961. |
| Sundberg, J. | A uniform interpretation of uniform law, (Acta Universitatis Stockholmiensis, Studia Juridica Stockholmiensia, Heft 27) Stockholm 1966 = Scandinavian Studies in Law 1966, S. 221 ff. |
| Trousse, E. et Rigaux, F. | L'interprétation uniforme des règles de droit uniforme, in: Annales de Droit. Revue Trimesterielle de Droit Belge 30 (1970) 99 ff. |

Vallindas, P. — L'evoluzione dottrinale interno al problema dell'interpretazione della convenzioni internazionali di diritto privato e di diritto internazionale privato, in: Ann. dir. comp. 14 (1940) 381 ff.

Verplaetse, J. — From Warsaw to the french Cour de Cassation: Article 25 of the Warsaw Convention, in: JALC 36 (1970) 50 ff.

Waelbroeck, M. — Traités internationaux et juridictions internes dans les pays du Marché commun, Bruxelles/Paris 1969.

Wahl, E. — Methoden und Grenzen der Rechtsvereinheitlichung, in: Deutsche Landesreferate zum III. Internationalen Kongreß für Rechtsvergleichung in London 1950, Tübingen 1950, S. 298 ff.

Wahl, E. — Zur Sicherung der einheitlichen Auslegung der europäischen Staatsverträge zur Rechtsvereinheitlichung, in: Festschrift für H.C. Nipperdey, München, Berlin 1965, Bd. 2, S. 915 ff.

Wiebringhaus, H. — Gerichtshof für Europa?, Freiburg i.B. 1965.

Wiebringhaus, H. — L'interprétation uniforme des Conventions de Conseil de l'Europe, in: AFDI 12 (1966) 455 ff.

Weitere Literaturhinweise zu Einzelfragen finden sich in den Fußnoten zum Text.

# ABKÜRZUNGEN

| | |
|---|---|
| Abk. v. Chik. | Abkommen von Chikago vom 7. 12. 1944, Meyer, Bd. III, S. 14 ff. |
| a. F. | alte Fassung |
| AFDI | Annuaire Française Droit International |
| AJCL | American Journal of Comparative Law |
| All E R | All England Law Reports |
| ALR | Archiv für Luftrecht (1931-1939) |
| App. Div. | Appelate Division |
| Avi | Aviation Cases (hsgg. v. Commerce Clearing House Inc. New York seit 1956) |
| AWD | Außenwirtschaftsdienst des Betriebs-Beraters |
| BG | Schweizerisches Bundesgericht |
| BGBl | Bundesgesetzblatt |
| BGH | Bundesgerichtshof |
| BRD | Bundesrepublik Deutschland |
| CAB | Civil Aeronautics Board |
| CIM | Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer i. d. F. v. 1961, BGBl 1964 II 1517 ff. |
| CITEJA | Comité international technique d'experts juridiques aériens |
| Cir. | Circuit |
| CIV | Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer i. d. F. v. 1961, BGBl 1964 II 1898 ff. |
| Cour de Cass. | Cour de Cassation |
| Ct. | Court |
| D. | District |
| Dalloz | Recueil Dalloz Sirey |
| Doc. | Document |
| E. D. | Eastern District (E. D. N. Y. = Eastern District of New York) |

| | |
|---|---|
| HP | Haager Protokoll |
| IATA | International Air Transport Association |
| ICAO | International Civil Aviation Organisation |
| ICLQ | International Comperative Law Quaterly |
| IDI | Institut de Droit International |
| ILA | International Law Association |
| JALC | Journal of Air Law and Commerce |
| JBL | Journal of Business Law |
| JCP | Jurisclasseur Périodique |
| Jurispr. | Jurisprudence uniforme - Uniform law cases |
| JZ | Juristenzeitung |
| LG | Landgericht |
| MDR | Monatsschrift für Deutsches Recht |
| n.F. | neue Fassung |
| NJW | Neue Juristische Wochenschrift |
| N.Y. | New York |
| OLG | Oberlandesgericht |
| Q.B. | Queen's Bench Division |
| Rep. | Report |
| RFDA | Revue Française de Droit Aérien |
| RG | Reichsgericht |
| RGA | Revue Générale de l'Air (Revue Générale de l'Air et de l'Espace) |
| RGBl | Reichsgesetzblatt |
| RGDA | Revue Générale de Droit Aérien (1932-1939) |
| RTDC | Revue Trimesterielle de Droit Commercial |
| Rspr. | Rechtsprechung |
| S.D. | Southern District (S.D.N.Y. = Southern District of New York) |
| Supr.Ct. | Supreme Court |
| SVLR-Bull. | Bulletin der Schweizerischen Vereinigung für Luft- und Raumrecht |

| | |
|---|---|
| Trib. de gr. inst. | Tribunal de grande instance |
| UN | United Nations |
| Unidroit | Annuaire de l'Institut pour l'Unification du Droit |
| USAvR | United States Aviation Reports (United States and Canadian Aviation Reports) |
| VersR | Versicherungsrecht |
| WA | Warschauer Abkommen |
| YASL | Yearbook of Air and Space Law |
| ZAIP | Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht |
| Z. f. d. ges. Luftrecht | Zeitschrift für das gesamte Luftrecht |
| ZfSchwR | Zeitschrift für Schweizerisches Recht |
| ZLR | Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht |

## Abkürzungen für Luftfahrtgesellschaften

| | |
|---|---|
| AA | American Airlines |
| AOA | American Overseas Airlines |
| BCPA | British Commonwealth Pacific Airlines |
| BEA | British European Airways |
| BOAC | British Overseas Airline Corporation |
| CPA | Cathay Pacific Airways |
| DLH | Deutsche Lufthansa |
| FTL | The Flying Tiger Line |
| JAT | Jugoslavenski Aero Transport |
| KLM | Koninklijke Luchtvaart Maatschaappij |
| PAA | Pan American World Airways |
| Panagra | Pan American Grace Airways |
| SAS | Scandinavian Airline System |
| SABENA | Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne |

| | |
|---|---|
| SANA | Società Anonima di Navigazione Aerea |
| TCA | Trans Canada Airlines |
| TWA | Trans World Airlines |
| UTA | Union de Transports Aériens |

Bei Entscheidungen, die unter Angabe der Streitparteien zitiert werden, wird in der Fußnote zum Text das Wort "gegen" oder die diesem Wort entsprechende fremdsprachige Bezeichnung jeweils einheitlich mit c. (lateinisch contra) abgekürzt.

# EINLEITUNG

## I. DAS PROBLEM

### a) Rechtsvereinheitlichung und einheitliche Auslegung

Die zunehmende internationale Verflechtung von Verkehr und Handel und das damit einhergehende Interesse, aus Gründen der Rechtssicherheit auch grenzüberschreitende, "internationale" Sachverhalte möglichst in allen Ländern der gleichen rechtlichen Regelung zu unterwerfen, haben seit dem Ausgang des 19. Jahrhunderts zu einer stets wachsenden Zahl von völkerrechtlichen Abkommen geführt, die auf den verschiedensten Sachgebieten die internationale Vereinheitlichung des einschlägigen Privatrechts bezwecken.

Allerdings garantieren solche Abkommen, auch wenn sie befolgt werden, noch nicht die wirkliche Vereinheitlichung des Rechts; sie führen unmittelbar nur zu einer Vereinheitlichung der Regelungstexte. Um eine - wenigstens inhaltliche - Rechtseinheit zu bewirken, bedarf es darüber hinaus auch der international einheitlichen Auslegung der vereinheitlichten Vorschriften. Während im nationalen Bereich die Rechtseinheit insoweit durch die Rechtsprechung eines obersten Gerichtshofs oder durch die Bindung an Präjudizien gewährleistet wird, fehlt es im internationalen Bereich für privatrechtliche Sachverhalte an solchen Garantien. Das birgt die Gefahr in sich, daß eine unterschiedliche Auslegung der Einheitsnormen durch die Gerichte der verschiedenen Vertragsstaaten den mit der Gesetzesvereinheitlichung erstrebten Zweck - die Rechtseinheit - verhindert.

Seit es Abkommen zur Privatrechtsvereinheitlichung gibt, sind Praxis und Wissenschaft daher um die Lösung des Problems bemüht, wie internationale Divergenzen bei der Anwendung des vereinheitlichten Privatrechts vermieden werden können und dessen einheitliche Auslegung sicherzustellen ist.[1)]

1) Vgl. z.B. die Resolutionen der ILA auf ihren Tagungen in Stockholm 1924 (ILA - Rep. 1924, S.366) und in Budapest 1934 (ILA - Rep. 1934, S.110) oder des Institut de Droit International auf seiner Tagung in New York 1929 (IDI-Annuaire 1929, Bd.2, S.305), den Bericht von G. Gidel auf der Brüsseler Tagung des Instituts (IDI-Annuaire 1936, Bd.1, S.246ff),

Dabei wird ein weiter Fächer von Lösungsmöglichkeiten in Betracht gezogen. Während sich die einen auf eine bloße Verbesserung der Abkommensinhalte (z. B. Definitionenkataloge, Auslegungsregeln) beschränken, wollen andere die Sachentscheidung oder wenigstens die Auslegung bei einer internationalen Instanz zentralisieren. In jüngster Zeit zeigt sich in der Literatur - offenbar angeregt durch die Gerichtsverfassung der EWG (Art. 177 EWGV) - eine zunehmende Tendenz, in letzterem Sinne die Lösung in der Einrichtung einer internationalen Zentralstelle zu suchen, die in Zweifelsfällen die Auslegung im Wege der Vorabentscheidung verbindlich vornimmt.[1)]

Die vorliegende Arbeit beschränkt sich darauf, dieses Problem ausschließlich in Bezug auf das staatsvertraglich vereinheitlichte Luftprivatrecht zu untersuchen. Zwar ist die Frage, wie eine international einheitliche Auslegung gesichert werden kann, den Luftprivatrechtsabkommen nicht eigen sondern stellt sich für das ganze durch Staatsvertrag vereinheitlichte Recht. Bevor eine allgemein gültige Antwort gegeben werden kann, müssen jedoch die Notwendigkeit und die Gestaltung der Lösung des Problems für jedes in Betracht kommende Sachgebiet getrennt untersucht werden.[2)] Auslegungsdivergenzen können auf den verschiedenen Sachgebieten unterschiedliche Ausmaße und Ursachen haben; Abhilfemaßnahmen müssen außerdem auf den je-

---

sowie die Erörterungen auf dem III. Internationalen Kongreß für Rechtsvergleichung in London 1950 (hierzu Aubin, ZAIP 16 (1951) 177 ff, 179), sowie die dort gefaßte Resolution (ICAO-Note, Unidroit 1959, S. 320, Nr. 19). Neuerdings hat sich insbesondere das Römische Institut für Privatrechtsvereinheitlichung der Frage der einheitlichen Auslegung von Abkommen zur Rechtsvereinheitlichung allgemein angenommen und sie auf den von ihm 1959 und 1963 in Rom veranstalteten Tagungen der Juristen internationaler Organisationen, besonders der UN und ihrer Sonderorganisationen, behandelt. Vgl. Unidroit 1959, S. 393 ff, und 1963, S. 125 ff.

1) Vgl. Riese, Einheitliche Gerichtsbarkeit, S. 624 ff;
Sauveplanne, Unidroit 1959, S. 295;
Trousse et Rigaux, S. 109 ff.

2) Vgl. ICAO-Note, Unidroit 1959, S. 321, Nr. 20,
die Diskussion über diesen Punkt während der Haager Luftprivatrechts-Konferenz in ICAO-Doc. 7686 LC/140, Bd. 1, S. 264 ff,
und bei der Tagung der ILA in New York 1958, ILA-Rep. 1958, S. 332;
Riese, Einheitliche Gerichtsbarkeit, S. 619.

weiligen organisatorischen Rahmen Rücksicht nehmen, in dem sich das einzelne Vereinheitlichungswerk abspielt.

## b) Die Vereinheitlichung des Luftprivatrechts

Für eine Untersuchung des Auslegungsproblems besteht gerade beim vereinheitlichten Luftprivatrecht ein besonderes Bedürfnis. Es gehört nach sachlichem Umfang und geographischer Verbreitung zu den wichtigsten Schöpfungen der internationalen Privatrechtsvereinheitlichung. Außerdem wird auf diesem Gebiet die Rechtsvereinheitlichung heute in dem eigenen Rahmen einer ständigen Internationalen Spezialorganisation von weltweitem Charakter betrieben.

### 1) Die Abkommen

Auf dem Gebiet des Luftprivatrechts hat eine Vielzahl von Staaten durch zahlreiche Abkommen für mehrere wichtige Rechtskomplexe einheitliche Normen geschaffen.

(1) Durch das Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr von 1929[1] (WA), revidiert durch das Haager Protokoll von 1955[2] (HP) und ergänzt durch das Zusatzprotokoll von Guadalajara von 1961[3] sowie jüngst erneut geändert durch das am 8. März 1971 gezeichnete Protokoll von Guatemala[4], wurden die Beziehungen zwischen Beförderer und Benutzer vereinheitlicht.

(2) Die beiden Römer Haftungsabkommen von 1933[5] und 1952[6] schufen einheitliche Bestimmungen über die Haftung des Luftfahrzeughalters für Schäden, welche Dritten auf der Erde durch ausländische Luftfahrzeuge zugefügt werden.

---

1) Meyer Bd. I, S. 91 ff.
2) Meyer Bd. III, S. 234 ff.
3) Meyer Bd. IV, S. 302 ff.
4) ZLR 20 (1971) 176 ff.
5) Meyer Bd. I, S. 243 ff (Das Abkommen hatte nur 5 Ratifikationen erhalten).
6) Meyer Bd. II, S. 81 ff.

(3) Das Römer Sicherungsbeschlagnahmeabkommen von 1933[1] und das Genfer Pfandrechtsabkommen von 1948[2] normieren gewisse Rechtsverhältnisse zwischen dem Luftfahrzeugeigentümer und dessen Gläubiger.

In Vorbereitung befindliche Entwürfe betreffen eine einheitliche Regelung der Rechtsstellung des Luftfahrzeugs und des Luftfahrzeugkommandanten, die Haftung beim Zusammenstoß von Luftfahrzeugen und beim Transport radioaktiver Substanzen, die Haftung der Flugsicherungsorgane und die Revision des Römer Haftungsabkommens von 1952[3][4].

Die geltenden Luftprivatrechtsabkommen sind mehrseitige völkerrechtliche Verträge, mit deren Ratifikation sich die Staaten verpflichten, zum Zweck der Rechtsvereinheitlichung einen bestimmten, im Vertrag enthaltenen Gesetzestext, die sogenannte loi uniforme, unverändert in ihre nationale Rechtsordnung zu übernehmen. Für die Übernahme bestehen grundsätzlich zwei Möglichkeiten.[5] Nach dem einen Verfahren wird ein besonderes nationales Gesetz erlassen, das den Inhalt der loi uniforme, gegebenenfalls in übersetzter Fassung, reproduziert; diese Methode der "Ausführungsgesetzgebung" wird u.a. namentlich von Großbritannien befolgt. Ihr gegenüber hat sich in anderen Staaten, so auch in der Bundesrepublik, ein vereinfachtes Verfahren durchgesetzt, nach dem für die innerstaatliche Inkraftsetzung der loi uniforme die bloße Publikation des Abkommens (gegebenenfalls mit amt-

---

1) Meyer Bd. I, S. 233 ff.

2) Meyer Bd. II, S. 69 ff.

3) Vgl. Erler, S. 162.

4) Die folgenden Ausführungen gelten gleichermaßen für das in Tokio zustandegekommene Abkommen über strafbare Handlungen an Bord von Luftfahrzeugen (Meyer Bd. V, S. 372 ff) und für die unmittelbar an Einzelne gerichteten Bestimmungen des in Den Haag am 16. 12. 1970 gezeichneten Abkommens über die Bekämpfung der rechtswidrigen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen (ZLR 20 (1971) 601 ff), wenn sich auch aus dem öffentlichrechtlichen Charakter dieser Abkommen für ihre Auslegung gewisse Besonderheiten ergeben mögen.

5) Vgl. Art. 1 Römer Haftungsabkommen von 1933; Art. 1 Römer Sicherungsbeschlagnahmeabkommen von 1933 und Art. 15 Genfer Pfandrechtsabkommen von 1948; Rinck, auf der Haager Luftprivatrechtskonferenz 1955, ICAO-Doc. 7686-LC/140, Bd. 1, S. 291; Riese, ZfSchwR 86 (1967) 1 ff; derselbe, Luftrecht, S. 60 ff; Chauveau, Les conventions portant loi uniforme, Journal du droit international 83 (1956) 570 ff.

licher Übersetzung) nebst des zu seiner Ratifikation notwendigen Zustimmungsgesetzes genügt.[1] Die Frage, ob bei dieser "automatischen Übernahme" der Originaltext der loi uniforme formal den Charakter eines nationalen Gesetzes gewinnt (so die Transformationslehre) oder ob sie Völkerrecht - wenn auch "innerstaatlich vollziehbares Völkerrecht" - bleibt (so die Adoptions- oder Vollzugslehre)[2], spielt für ihre Auslegung keine Rolle, da nach richtiger Ansicht die Auslegung einer loi uniforme in beiden Fällen nach den gleichen Gesichtspunkten zu erfolgen hat[3]; sie braucht daher für unseren Problembereich nicht berücksichtigt zu werden.

## 2) Der organisatorische Rahmen - die ICAO

In den Anfangszeiten der internationalen Rechtsvereinheitlichung blieb die textliche Vorbereitung der Vereinheitlichungsabkommen diplomatischen ad-hoc-Konferenzen überlassen, die durch die Initiative eines Staates einberufen wurden. Im Zuge fortschreitender internationaler Organisation haben sich beide Aufgaben - Initiative und Vorbereitung - mehr und mehr auf weltweite oder regionale internationale Organisationen von z. T. fachlichem Zuschnitt verlagert; so auch auf unserem Gebiet.

Der weltweite organisatorische Rahmen, in dem sich heute die Vereinheitlichung des Luftprivatrechts abspielt und in dem daher auch Überlegungen und Maßnahmen zur Vermeidung von Auslegungsdivergenzen vorwiegend ihren Platz finden müssen, ist die durch das Abkommen von Chicago (1944)[4] gegründete Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (International Civil Aviation Organization - ICAO)[5], eine Sonderorganisation der Vereinten

---

1) Sie genügt allerdings dann nicht, wenn das Vereinheitlichungsabkommen nach Redaktion und Technik zum Ausdruck bringt, daß es die Vertragsstaaten zu einem eigentlichen "Ausführungsgesetz" verpflichten will. Das soll nach vielfach vertretener Ansicht vor allem dann der Fall sein, wenn die loi uniforme nicht im Abkommenstext selbst sondern in einem Anhang dazu enthalten ist; vgl. Riese, ZfSchwR 86 (1967) S. 21; Waelbroeck, S. 174. Die bisherigen Luftprivatrechtsabkommen sind jedoch nicht in dieser Weise abgefaßt.

2) Vgl. dazu den Bericht von Partsch (s. Literaturverzeichnis) sowie Seidl-Hohenveldern, ICLQ 12 (1963) 88 ff.

3) Waelbroeck, S. 223 f gegen Partsch, S. 110 ff, 161; a. A. auch Seidl-Hohenveldern, ICLQ 12 (1963) 118.

4) BGBl 1956 II 411.

5) Vgl. über sie etwa die Monographie von Erler (s. Literaturverzeichnis).

Nationen, der nahezu alle an der Zivilluftfahrt interessierten Staaten angehören. Die Bundesrepublik ist ihr 1956 beigetreten.[1] Einige Oststaaten sind nicht Mitglieder, doch hat nun die Sowjetunion das Abkommen am 14. 11. 1970 ratifiziert.[2]

Obwohl das Abkommen von Chicago der ICAO vorwiegend Aufgaben auf dem Gebiet des öffentlichen Luftrechts zuweist und für deren Erfüllung spezielle organisatorische Vorkehrungen trifft, schließt es doch ihre Befassung mit der Vereinheitlichung des Luftprivatrechts nicht aus. Jedenfalls hat die Mitgliederversammlung der ICAO 1946 einen Rechtsausschuß gegründet und ihm dabei u. a. auch die Aufgabe übertragen, auf Weisung der Versammlung oder des Rates der ICAO oder auch aus eigener Initiative die Angelegenheiten des Luftprivatrechts zu behandeln und entsprechende Abkommensentwürfe auszuarbeiten. Der Rechtsausschuß der ICAO ist damit an die Stelle des "Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens" (CITEJA) getreten, eines bloßen Ausschusses von Regierungssachverständigen (ohne den Rahmen einer ständigen Organisation), der seit 1926 die früheren Luftprivatrechtsabkommen vorbereitet hatte.

Zur Annahme der vom Rechtsausschuß der ICAO vorbereiteten Abkommensentwürfe bedarf es allerdings nach wie vor einer Staatenkonferenz, die aber vom Rat der ICAO einberufen wird, und zu der auch Staaten eingeladen werden können, die nicht Mitglieder der ICAO sind.[3]

## II. GRUNDSÄTZE UND METHODEN DER AUSLEGUNG DES VEREINHEITLICHTEN LUFTPRIVATRECHTS

Diese Arbeit befaßt sich, wie gesagt, mit dem Problem von Auslegungsdivergenzen im international vereinheitlichten Luftprivatrecht und den Möglichkeiten, seine international einheitliche Auslegung sicherzustellen. Sie bezieht sich also auf die - unterschiedlichen oder einheitlichen - Ergebnisse

1) BGBl 1956 II 934.

2) Vgl. über den neuesten Mitgliederstand den jährlich im Januar für das abgelaufene Jahr als Beilage zum BGBl Teil II erscheinenden "Fundstellennachweis B, Völkerrechtliche Vereinbarungen".

3) Einzelheiten über das Verfahren der Ausarbeitung und der Annahme der Abkommensentwürfe bei Erler, S. 158 ff.

der Auslegung.[1] Es erscheint deshalb zweckmäßig, vorab einen kurzen Überblick über die wesentlichsten Grundsätze und Methoden zu geben, welche die Auslegung des international vereinheitlichten Luftprivatrechts beherrschen.

Dabei kann an Bekanntes angeknüpft werden. Zur Deutung des Sinngehalts des Einheitsrechts - mag es sich dabei um die bloße Verdeutlichung unklarer Vorschriften oder um ergänzende Auslegung (Lückenfüllung) handeln - ist grundsätzlich auf diejenigen Auslegungsmaximen zurückzugreifen, die auch sonst die Interpretation von Rechtsvorschriften beherrschen. Das bedeutet - wenn wir hier einmal die dem deutschen Recht geläufige Systematik als Ordnungsgesichtspunkt heranziehen dürfen -, daß die loi uniforme jedes Abkommens aus diesem selbst heraus unter Berücksichtigung sprachlicher ("grammatischer"), historischer, systematischer und teleologischer Gesichtspunkte auszulegen ist. Hinzukommen muß, dem vereinheitlichten Abkommenszweck entsprechend, eine Horizonterweiterung dieser Gesichtspunkte mit Hilfe der Rechtsvergleichung.

### a) Grammatische Auslegung

Ausgangspunkt der Auslegung ist der Wortlaut des Einheitsrechts, wobei unter Wortlaut der Vorkriegsabkommen die authentische französische Fassung zu verstehen ist. Bei den Nachkriegsabkommen, die der Sprachenregelung der ICAO zufolge in drei gleichwertigen authentischen Texten abgeschlossen werden, bilden alle drei Fassungen zusammen den Wortlaut. Lediglich im HP, im Zusatzabkommen von Guadalajara und im Protokoll von Guatemala ist bei fehlender sinngemäßer Übereinstimmung der drei authentischen Texte der französischen Fassung Vorrang eingeräumt.

Der Wortlaut des Einheitsrechts ist unter Berücksichtigung der Regeln der Grammatik, des normalen Sprachgebrauchs, aber auch der technisch juristi-

---

1) Davon zu unterscheiden ist das Problem der einheitlichen Anwendung der Luftprivatrechtsabkommen. Treten trotz einheitlicher Auslegung der Abkommen Divergenzen bei ihrer Anwendung auf, so beruhen sie auf verschiedenartiger tatsächlicher Würdigung und präjudizieren nicht die Anwendung desselben Textes in einem späteren Fall. Da sie folglich die geschaffene Rechtseinheit nicht ernstlich gefährden, können sie hier außer Betracht bleiben. Vgl. Betti, E., Interpretazione delle legge e degli atti giuridici, Milano 1949, S. 9. Zu den Anwendungsproblemen der Luftprivatrechtsabkommen siehe unten S. 97 Fn. 5.

schen Redeweise klarzustellen. Welche grammatikalischen Schwierigkeiten z.B. bei der Auslegung des WA durch Gerichte anderer Sprachgebiete als dem Französischen entstehen können, zeigt das englische Berufungsurteil in Corocraft gegen PAA.[1] Hier mußten zur Prüfung der Frage, ob die in Art. 8 i WA a.F. im französischen Originaltext enthaltene Aufzählung: "le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise" gemäß französischer Grammatik kumulativ oder alternativ zu verstehen ist, französische Sachverständige gehört werden.

Die im Einheitsrecht gebrauchten Ausdrücke und Regelungen sind als solche des Einheitsrechts zu verstehen und damit zunächst aus sich selbst heraus auszulegen. Dieser Grundsatz ist in der Rechtsprechung zum WA mehrfach bestätigt worden. Schon in der englischen Vorkriegsentscheidung Grein gegen Imperial Airways[2] ist zum englischen Carriage by Air Act von 1932, durch den das WA in England in Kraft gesetzt worden ist, ausgesprochen, daß nicht das inländische Recht, sondern das Abkommen selbst Auslegungsgrundlage ist. In anderen Entscheidungen kommt die gleiche Auffassung dadurch zum Ausdruck, daß dort der Inhalt nicht näher umschriebener Begriffe des WA nicht nach ihrer Bedeutung im nationalen Recht, sondern unter Berücksichtigung der internationalen Lehre und Rechtsprechung zum WA bestimmt worden ist.[3]

Die Gerichtspraxis ist allerdings nicht einheitlich.[4] Die Judikatur mancher

1) Court of Appeal, 7.11.1968, All E R 1969, Bd. 1, S. 82, und die Besprechung dieser Entscheidung von Mankiewicz in ZLR 19 (1970) 51 ff, 66.

2) Court of Appeal, 13.7.1936, All E R 1936, Bd. 2, S. 1258 ff, 1277-1279, 1289.

3) BRD: BGH, 24.6.1969, VersR 20 (1969) 942, 947, bezüglich des Begriffs "rémunération" in Art. 1 Abs. 1 WA.
Frankreich: UTA c. Lacarrigue, Cour de Cass. (Ch. crim.) 3.12.1969, RFDA 24 (1970) 81, bezüglich der Zuständigkeitsregelung des Art. 28 WA; Caisse primaire d'assurance maladie c. UTA, Trib. de gr. inst. de Paris, 24.4.1970, RFDA 24 (1970) 326, bezüglich Art. 25 WA i.d.F. des HP.
Schweiz: Froidevaux c. SABENA, Obergericht des Kantons Zürich, 23.1. 1958, ZLR 8 (1959) 55, bezüglich der Bedeutung der in Art. 29 WA enthaltenen Klagefrist und des Begriffs der Klage.

4) Ausgesprochen restriktiv ist z.B. die Tendenz der jüngeren französ. Rechtsprechung zum WA, vgl. Garnault, S. 361-363. Eine sehr weite Auslegung des WA ist dagegen in Block c. Air France (Ct. of Appeals (5th Cir.), 8.11.1967, Avi 1967, S. 17518) getroffen, indem dort ausgeführt ist, daß

Staaten neigt generell dazu, international vereinheitlichtes Privatrecht nur dann und nur insoweit anzuwenden, als es den zu entscheidenden Tatbestand ausdrücklich regelt. Eine grundsätzlich restriktive Auslegung des Einheitsrechts ist jedoch schon mit dem Wortlaut der Luftprivatrechtsabkommen nicht vereinbar. Da wo Landesrecht anwendbar sein soll, ist das entweder ausdrücklich gesagt oder läßt sich aus dem Wortlaut klar erkennen. Schon der Umkehrschluß führt dazu, daß in allen übrigen Fällen der Rückgriff auf nationales Recht ausgeschlossen ist. Abkommenszweck und Vorarbeiten bestätigen diese Auffassung. Abgesehen vom Genfer Pfandrechtsabkommen, das im wesentlichen nur eine Kollisionsrechtsvereinheitlichung gebracht hat, sind die Luftprivatrechtsabkommen in erster Linie auf Schaffung materieller Rechtseinheit gerichtet. Die Autoren der Abkommen standen der Aufnahme von Kollisionsrechtsregeln grundsätzlich ablehnend gegenüber. Ihr Ziel war es, das Rechtswahlproblem durch eine Einheitsgesetzgebung zu eliminieren.[1] Das Einheitsrecht würde aber in weitem Umfange ausgehöhlt und seiner Geltungskraft beraubt, wenn seine Ausdrücke mit dem unterschiedlichen Inhalt wortgleicher Begriffe des nationalen Rechts ausgefüllt werden könnten. Der Abkommenszweck, Gesetzesrecht zu schaffen, das Kollisionsrecht verdrängt, wird nur erreicht, wenn dem Einheitsrecht innerhalb seines Regelungsbereichs - und sei er auch noch so allgemein gehalten - eine eigene, vom Abkommen selbst gegebene Rechtsaussage zugestanden wird.

Auslegungsziel ist wie bei der Interpretation innerstaatlicher Gesetze die Ermittlung des objektiven, von den Vorstellungen des Gesetzgebers unabhängigen Sinngehalts der Einheitsnorm. Demgegenüber ist völkerrechtlichen Auslegungsregeln entsprechend vereinzelt der Wille der Vertragsstaaten, wie er in den Konferenzprotokollen zum Ausdruck kommt, über den Abkommenswortlaut gestellt worden.[2] Das widerspricht jedoch dem vorrangigen

---

das WA auch gewisse Voraussetzungen über das Zustandekommen des Beförderungsvertrages festlege.

1) Ein Antrag der englischen Delegation, eine Generalverweisung auf nationales Recht in das WA aufzunehmen, um alle Zweifel über seine Auslegung zu beseitigen, wurde von der Warschauer Konferenz abgelehnt. Vgl. die Voten von Ripert, dem Präsidenten der Warschauer Konferenz, Ambrosini und Giannini gegen jede Verweisung auf Landesrecht (ICAO-Doc. 7838 S. 44 ff und Sand, Choice of Law, S. 10-13 mit weiteren Hinweisen. Oppikofer, Die 3. Internationale Luftprivatrechtskonferenz in Rom, Mai 1933, ALR 3 (1933) 211, 219).

2) So ein Teil der Rechtsprechung und Literatur hinsichtlich der Auslegung des Art. 25 WA a. F. unten S. 23 f und S. 56.

Zweck der Luftprivatrechtsabkommen, Gesetzesrecht zu schaffen. Als Gesetzesrecht erfordert das Einheitsrecht die Voraussehbarkeit der juristischen Lösung seitens des Rechtsunterworfenen und bedarf deshalb einer objektivierten, vom Wortlaut und Sinn des Gesetzes ausgehenden Interpretation.[1)]

b) Systematische Auslegung

Neben dem Wortlaut der loi uniforme ist der innere Zusammenhang der einzelnen Vorschriften des jeweiligen Luftprivatrechtsabkommens zu beachten. Nicht nur die Stelle, an der die auslegungsbedürftige Regelung im Gesetz steht oder ihre Beziehung zu anderen Vorschriften des Abkommens, sondern

1) Insoweit die Luftprivatrechtsabkommen Rechte und Pflichten zwischen den Vertragsstaaten begründen, gelten die völkerrechtlichen Auslegungsregeln. Ob sie aber auch auf die Interpretation des im Abkommen enthaltenen Einheitsrechts anzuwenden sind, wie das im völkerrechtlichen Schrifttum angenommen wird (Partsch, S. 15 u. S. 109 ff; Bernhardt, S. 108; Mann, The Interpretation of Uniform Statuts, in: Law Quarterly Review 62 (1946) 279 ff), erscheint zumindest zweifelhaft. Allerdings verbietet sich die von der Anwendung völkerrechtlicher Auslegungsgrundsätze gefürchtete restriktive Auslegung schon aus dem dargelegten Abkommenszweck, Gesetzesrecht zu schaffen. Aber der Auslegung als Gesetzesrecht würde eine vorwiegend am Parteiwillen orientierte völkerrechtliche Betrachtungsweise nicht gerecht werden. Der Abkommenszweck, für die beteiligten Staaten partiell einheitliches Privatrecht zu schaffen, ruft logischerweise nach der Verwendung von Prinzipien, die für die Auslegung von Privatrecht allgemein gelten. Da sich jedoch in den beteiligten Staaten keine Übereinstimmung solcher Prinzipien findet (vgl. Margalioth, S. 227; Shawcross, Bd. 1, S. 103; Riese, ZLR 1 (1952) 34 ff), kann der auf Rechtseinheit gerichtete Abkommenszweck auf diesem Wege nicht erreicht werden. Die Auslegung des luftprivatrechtlichen Einheitsrechts hat folglich nach autonomen Normen zu erfolgen, die den Erfordernissen unifizierten Privatrechts entsprechen. (Vgl. Dölle, H., Bemerkungen zu Art. 17 des Einheitsgesetzes über den internationalen Kauf beweglicher körperlicher Gegenstände, in: Festschrift für Hans G. Ficker, Frankfurt 1967, S. 138 ff, 151; Vallindas, Autonomy of international uniform law, Revue hellenique de droit international 8 (1955) 8 ff; ähnlich Bayer, S. 629 f, 633). In der Literatur zu den Luftprivatrechtsabkommen ist, soweit ersichtlich, die Frage nur von Guldimann (Komm. S. 13, Anm. 34) aufgeworfen worden.

auch ihr Verhältnis zu den Bestimmungen der Rechtsordnungen, aus denen sie sich herleitet, kann entscheidenden Einfluß auf die Auslegung gewinnen.

Ein Beispiel dafür, wie sich die Bedeutung eines Ausdrucks oft erst dann erschließt, wenn man ihn in den Zusammenhang mit den, dem betreffenden Abkommen zugrunde liegenden Rechtsordnungen der Mitgliedsstaaten stellt, ist der im WA ständig gebrauchte, jedoch nicht näher umschriebene Begriff des Luftfrachtführers.[1)]

### c) Historische Auslegung

Zur Interpretation des Einheitsrechts kann auch auf seine Entstehungsgeschichte, wie sie sich insbesondere aus den Abkommensvorarbeiten ergibt, Bezug genommen werden. Dieser Möglichkeit kommt besondere Bedeutung zu, wenn das Abkommen ohne den authentischen Text in das innerstaatliche Recht transformiert worden ist und hierbei, insbesondere durch Übersetzung in die Landessprache, bewußt oder unbewußt Fehler unterlaufen sind. In diesem Fall kann der Richter aufgrund der Vermutung, daß der Staat seine völkerrechtliche Verpflichtung erfüllen wollte, im Zweifel auf den authentischen Text zurückgreifen, der dann den Wert von Gesetzesmaterialien genießt.[2)]

Auch der Wille der an der Ausarbeitung der Luftprivatrechtsabkommen beteiligten Delegierten, kann wichtige Hinweise für die Textauslegung liefern. Da durch den Wortlaut die Grenzen der Gesetzesauslegung festgelegt sind, kann ein übereinstimmender Wille aller Delegierten allerdings nur berücksichtigt werden, wenn er wenigstens in einer authentischen Abkommensfassung hinreichend zum Ausdruck kommt.

Bei der Feststellung der Übereinstimmung ist jedoch Vorsicht geboten; denn es kann grundsätzlich nicht unterstellt werden, daß der rechtliche Inhalt eines Ausdrucks allen Konferenzteilnehmern in seiner vollen Tragweite bekannt war. Eine eindeutige Klärung wird sich vielfach nur erreichen lassen, wenn eine Untersuchung der Bedeutung des betreffenden Begriffs in den Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten zu dem Ergebnis führt, daß er im wesentlichen in allen beteiligten Staaten gleich aufgefaßt wird.

---

1) Siehe unten S. 25 ff.

2) Vgl. hierzu die englische Berufungsentscheidung in Corocraft c. PAA unten S. 14 und 37.

Andererseits liefert das Fehlen einer Übereinstimmung Beweis dafür, daß die betreffende Rechtsfrage von den Schöpfern des Einheitsrecht offengelassen worden ist. Soweit sich in diesem Fall nicht aus den Äußerungen der Delegierten ergibt, daß in der betreffenden Frage eine Vereinheitlichung überhaupt nicht erfolgen sollte, ist davon auszugehen, daß die Frage der Rechtsprechung und Lehre zur Entscheidung im Sinne des Abkommenszwecks überlassen ist.

Allerdings bestehen hinsichtlich der historischen Auslegungsmethode grundsätzliche Unterschiede zwischen dem kontinentalen civil law und dem angelsächsischen common law.[1)]

Während auf dem Kontinent die Gerichte nicht zögern, in Zweifelsfragen gesetzgeberische Vorarbeiten heranzuziehen[2)], nehmen die Richter des

1) Vgl. Riese, Luftrecht, S. 63; Sand, Choice of Law, S. 34; Sundberg, Uniform Interpretation, S. 237; Malintoppi, S. 262 ff, du Pontavice, Limites d'application de la Convention de Varsovie face au droit pénal interne, RGA 29 (1966) 333 ff, 336-341; Lescot Nr. 10 u. 13; Giles, S. 40 ff.

2) Entscheidungen kontinentaler Gerichte, die auf den französischen Originaltext des WA Bezug genommen haben:
BRD: BGH, 24.6.1969, VersR 20 (1969) 942, 947.
Italien: Primatesta c. Ala Littoria, Tribunale di Tripoli, 14.8.1937, ALR 8 (1938) 303.
Niederlande: De Zeven Provincien c. Aer Lingus, Friedensgericht Amsterdam, 26.5.1959, Jurispr. 1960, S. 136, 137.
Bezüglich Schweiz und Belgien, in denen Französisch eine der amtlichen Landessprachen ist, vgl. die Urteile bei Sand, Choice of Law, S. 22.
Entscheidungen kontinentaler Gerichte, in denen die Verhandlungsprotokolle zum WA herangezogen wurden:
Belgien: Fischer c. SABENA, Trib. de première instance de Bruxelles, 6.5.1950, RFDA 4 (1950) 411; Collet c. SABENA, Trib. de première instance de Bruxelles, 17.4.1958, ZLR 8 (1959) S. 381.
Dahomey: Transports Aériens Intercontinentaux c. Caisse de Compensation, Cour d'Appel de Cotonou, 9.5.1966, RFDA 21 (1967) 229.
Deutschland: Flohr c. KLM, LG Frankfurt a.M., 8.3.1939, ALR 9 (1939) 180.
Frankreich: Hennessy c. Air France, Trib. civil de la Seine, 24.4.1952, RFDA 6 (1952) 199, 214; Nordisk c. Air France, Cour d'Appel de Paris, 28.2.1953, RFDA 7 (1953) 105, 119; Emery c. SABENA, Trib. de gr. instance de la Seine, 25.5.1960, RFDA 14 (1960) 421, 424; Bossard c. Air France, Cour d'Appel de Paris, 30.5.1972, RFDA 26 (1972) 294, 296.

angelsächsischen Rechtskreises bei der Auslegung ihrer "statutes" kraft alter Übung hiervon grundsätzlich keine Notiz.[1)]

In Staaten, die das Einheitsrecht nicht im Originaltext übernehmen, sondern nur in der Übersetzung eines "Ausführungsgesetzes" innerstaatlich in Kraft setzen, kann das zur Folge haben, daß hier der Richter an eine fehlerhafte Übersetzung gebunden ist.

Gerade beim vereinheitlichten Luftrecht zeigen sich jedoch im Bereich des Common Law gewisse Anhaltspunkte für eine Abkehr von der grundsätzlichen Nichtberücksichtigung der Vorarbeiten. Vor allem amerikanische Gerichte haben bei der Auslegung des WA in vielen Fällen auf die Materialien Bezug genommen.[2)] In England war schon aus der Vorkriegsentscheidung in Grein gegen Imperial Airways[3)] hergeleitet worden, daß der Richter bei zweifelhaftem Wortlaut des Ausführungsgesetzes den Abkommenstext selbst und die "intentions" der Autoren des Abkommens heranziehen darf.[4)] Der englische Gesetzgeber hat deshalb bei der innerstaatlichen Inkraftsetzung des HP und

---

Italien: Palleroni c. SANA, Corte di Cass., 31.3.1938, ALR 8 (1938) 155.
Niederlande: Stichting c. Air France, Trib. de première instance, Amsterdam, Jurispr. 1959, S. 100, 102.

1) Ausführliche Hinweise bei Edgar in Craies on Statute Laws, 6th ed., London 1963, S. 128 ff. Vgl. auch die Erklärungen des englischen Delegierten auf der Berliner Tagung der CITEJA, CITEJA-Doc. Nr. 239, S. 26.

2) Auf den französischen Originaltext des WA ist Bezug genommen in:
Nudo c. SABENA, E. D. of Pennsylvania, 2.7.1962, Jurispr. 1965, S. 218, 219; Block c. Air France, Court of Appeals (5th Cir.), 8.11.1967, Avi 1967, S. 17518.
Die Verhandlungsprotokolle zum WA wurden herangezogen in:
Ulen c. AA, D. of Columbia, 20.4.1948, USAvR 1949, S. 338; Komlos c. Air France, S. D. N. Y., 14.7.1952, USAvR 1952, S. 310, 322; Tuller c. KLM, Court of Appeals, D. of Columbia, 23.6.1961, USAvR 1961, S. 181; Pitman c. PAA, E. D. Pennsylvania, 27.11.1963, Jurispr. 1965, S. 222; Warren c. FTL, S. D. of California, Central Division, 21.9.1964, Jurispr. 1965, S. 241; Mertens c. FTL, Court of Appeals (2d Cir.), 16.2.1965, USAvR 1965, S. 1; Block c. Air France, Court of Appeals (5th Cir.), 8.11.1967, Avi 1967, S. 17518.

3) Court of Appeal, 13.7.1936, All E R 1936, Bd. 2, S. 1258 ff, 1277-1279, 1289.

4) Shawcross, S. 103.

des Zusatzabkommens von Guadalajara die Sprachenklausel und den französischen Originaltext mit in das innerstaatliche Recht transformiert. Jüngst ist der Londoner Court of Appeal in Corocraft gegen PAA[1] noch weiter gegangen. Hier wurde zur Auslegung des noch ausschließlich in englischer Sprache abgefaßten Ausführungsgesetzes zum WA a.F. auf den französischen Originaltext zurückgegriffen, obgleich der Wortlaut des Statuts eindeutig, der Originaltext des Abkommens dagegen aus englischer Sicht mehrdeutig war.

Aufgrund der englischen Haltung gegenüber den Luftprivatrechtsabkommen und entsprechenden, auf anderen Gebieten vereinheitlichten Privatrechts ergangenen englischen Urteilen findet sich in der Literatur die Auffassung, daß unterrichtete englische Gerichte heute Materialien durchaus berücksichtigen.[2]

### d) Teleologische Auslegung

Hier wird der Zweck der loi uniforme oder ihrer Einzelvorschriften in den Dienst der Auslegung gestellt. Die teleologische Interpretation hat im Vergleich zur historischen größere Bedeutung, da gerade bei multilateralen Verträgen, zu denen die Luftprivatrechtsabkommen gehören, der Wille der Verfasser zugunsten des objektiven Sinn und Zweck in den Hintergrund tritt.

Der Abkommenszweck, einheitliches Recht für die beteiligten Vertragsstaaten zu schaffen, ist in allen Luftprivatrechtsabkommen entweder in der Überschrift oder in der Präambel ausgesprochen. Hinzu kommt, daß der Inhalt des Einheitsrechts durch Einigung einer Vielzahl an der Luftfahrt interessierter Staaten zustande gekommen ist, daß die Abkommen heute in drei authentischen Sprachen abgeschlossen werden, die in der Regel gleichwertig nebeneinander stehen und schließlich, daß alle Abkommen auf universale Geltung gerichtet sind und sich der Anwendungsbereich der geltenden Luftprivatrechtsabkommen von Anfang an auf eine Vielzahl von Staaten erstreckt. Diesen Besonderheiten hat der Richter bei der Auslegung der loi uniforme Rechnung zu tragen. Sie liefern ihm die historische und teleologische

---

1) 7.11.1968, All E R 1969, Bd. 1, S. 82.
Der Revisionsantrag der Kläger gegen dieses Urteil wurde vom House of Lords zurückgewiesen, vgl. die Besprechung des Urteils durch Mankiewicz in ZLR 19 (1970) 61, Fn. 1.

2) Giles, S. 49; Sinclair, S. 541; (Marsh, Unidroit 1963, S. 149).

Begründung für das Recht, ja die Pflicht, sich von den Vorstellungen seines nationalen Rechts zu lösen und die Auslegung im Sinne des Einheitsrechts selbst mit dem Zweck einer möglichst gleichmäßigen Anwendung in allen Vertragsstaaten vorzunehmen.

In der Lehre zum vereinheitlichten Luftprivatrecht ist man sich über diese Auslegungsgrundsätze weitgehend einig.[1] Sie haben auch in die Rechtsprechung Eingang gefunden.

Das Erfordernis, die Rechtseinheit zu wahren, ist mehrfach ausdrücklich betont worden. So hat das Bezirksgericht Zürich[2] ausgeführt, daß die Entscheidungen ausländischer Gerichte nicht außer acht gelassen werden dürften, weil nur so eine gleichartige und übereinstimmende Auslegung herbeigeführt werden könne.

In der französischen Entscheidung Bossard gegen Air France erklärte das Berufungsgericht Paris[3] im gleichen Sinne: "Considérant que la Convention de Varsovie ayant le caractère d'une loi uniforme de droit international, dont l'interprétation devrait être identique dans tous les Etats contractants, il n'est pas sans intérêt de constater que les tribunaux étrangers qui ont eu à appliquer l'article 29 ont attribueé à ce texte le sens et la portée que lui donne le jugement déféré; qu'il en est de même de la doctrine française et

1) Riese, Luftrecht, S. 63; Guldimann, Komm., S. 16 Anm. 43; Shawcross, S. 103; Matte, S. 375 ff; Chauveau, Traitè, S. 17 Nr. 12; Garnault, S. 364; Coquoz, S. 33; Groenfors, S. 14; Sundberg, Uniform Interpretation, S. 237; Drion, JALC 19 (1952) 423, 424; Fulda, S. 334; Cavalcanti, Lei Uniforme-Jurisprudencia Uniforme em Direito Aereo Internacional, Rivista Brasileira de Direito Aeronautico 1 (1951) 17; Romanelli, Il Transporto Aereo di Persone, Padova 1959, S. 200 Fn. 136; Drion, Limitation of liabilities Nr. 56; von Caemmerer, Festschrift für Hallstein, S. 79 ff; Bayer, S. 633 ff; Giles, S. 27 ff; Le Goff, Manuel, S. 461 Nr. 728. In der Kommentierung des WA durch internationale Standardwerke (Shawcross, Bd. 1, S. 400 ff mit Ergänzungen in Bd. 2; Abraham, Komm., Bd. 1, S. 248 ff mit Ergänzungen in Bd. 2; Guldimann, Komm.; Chauveau, Transports aériens, in Dalloz Répertoire de droit international, Bd. 2, S. 941 ff (1968); Matte, S. 375 ff; Litvine, Droit Aérien, Bruxelles 1970, S. 169 ff) ist jeweils, wenn auch nirgends vollständig, ausländische Rechtsprechung und Literatur berücksichtigt.

2) Black Sea c. SAS, 15. 12. 1964, ZLR 14 (1965) 338, ebenso das Obergericht des Kantons Zürich als Berufungsinstanz, 4. 3. 1966, SVLR-Bull. 42 (1966) 8 ff.

3) Urteil v. 30. 5. 1972, RFDA 26 (1972) 294 ff, 297.

étrangère, dans sa quasi-unanimité".

In der englischen Entscheidung Montagu gegen Swissair hat der Londoner Court of Appeal[1] sogar seine frühere Rechtsprechung zugunsten einer Anpassung an die amerikanische Judikatur aufgegeben. Schon in der Vorinstanz[2] hatte der Richter erklärt: "I am not bound by the American decision. On the other hand there can be no doubt but that a matter of this kind ... it is desirable that the laws of the two countries should be uniform."

Dem universalen Charakter des WA entspräche allerdings noch besser ein Vorgehen gemäß dem Ausspruch von Lord DENNING in der Berufungsentscheidung zu Corocraft gegen PAA[3], wenn er sagt: "... the courts of all the countries should interpret this Convention in the same way."

Schließlich sei noch die amerikanische Berufungsentscheidung in Block gegen Air France erwähnt, in der es heißt: "A multilateral treaty is rather like a 'uniform law' within the United States. The Court has an obligation to keep interpretation as uniform as possible."[4]

In vielen Urteilen offenbart sich die gleiche Einstellung einfach dadurch, daß auf ausländische Rechtsprechung und Literatur Bezug genommen wurde.[5]

---

1) 21.1.1966, All E R 1966, Bd.1, S.814.

2) Q.B., 29.7.1965, SVLR-Bull. Nr.41 (1966) 10.

3) Court of Appeal, 7.11.1968, All E R 1969, Bd.1, S.82, und die Besprechung dieser Entscheidung von Mankiewicz in AJCL 18 (1970) 177, 183.

4) Court of Appeals (5th Cir.), 8.11.1967, Avi 1967, S.17518.

5) Belgien: Fischer c. SABENA, Trib. de première instance de Bruxelles, 6.5.1950, RFDA 4 (1950) 411; Collet c. SABENA, Trib. de première instance de Bruxelles, 17.4.1958, ZLR 8 (1959) S.381; Jaucquet c. SABENA, RGA 14 (1951) 160, 171.
BRD: BGH, 24.6.1969, VersR 20 (1969) 942.
Canada: Stratton c. TCA, Supreme Court of British Columbia, 9.2.1961, Jurispr. 1965, S.59.
England: Preston c. Hunting, Q.B. 30.1.1956, Jurispr. 1956, S.346; Montagu c. Swissair, Court of Appeal, 21.1.1966, All E R 1966, Bd.1, S.814; Corocraft c. PAA, Court of Appeal, 7.11.1968, All E R 1969, Bd.1, S.82.
Frankreich: Hennessy c. Air France, Cour d'Appel de Paris, 25.2.1954, RFDA 8 (1954) 45, 65.
Malaysia: Braathens c. Borneo, Court of Appeal of Singapore, 30.9.1959, Jurispr. 1961, S.131.

Selbst wenn in den höchstrichterlichen Entscheidungen mancher Länder nach den Regeln des Urteilsstils oder aus anderen Gründen solche Zitate nicht erscheinen, so ergibt sich bisweilen aus den literarischen Abhandlungen der an diesen Gerichtshöfen tätigen Richter, daß auch hier die ausländische Rechtsprechung und Literatur der am Abkommen beteiligten Staaten berücksichtigt wird.[1] Da jede ausländische Entscheidung zum großen Teil auf unvereinheitlichtem materiellen und prozessualen Landesrecht beruht und die Urteile, wie noch darzustellen sein wird, vielfach den sozialen und wirtschaftlichen Verhältnissen der Staaten angepaßt sind, in denen sie ergehen, kann allerdings eine präjudizielle Bindung nicht in Betracht kommen.[2][3]

So sehr der Grundsatz zu betonen ist, daß das vereinheitlichte Luftprivatrecht aus sich selbst heraus und mit dem Ziel einer möglichst einheitlichen Anwendung in allen Vertragsstaaten auszulegen ist, so wenig läßt sich leugnen, daß dies im Einzelfall mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden sein kann. Sie ergeben sich daraus, daß nach Ablehnung der restriktiven Abgren-

---

Schweiz: Froidevaux c. SABENA, Obergericht des Kantons Zürich, 23.1. 1958, ZLR 8 (1959) 55; Black Sea c. SAS, Obergericht des Kantons Zürich, 4.3.1966, SVLR-Bull. Nr. 42 (1966) 8.
U.S.A.: Garcia c. PAA, Supr.Ct. of N.Y., App.Div., 21.5.1945, USAvR 1945, S.39, 43; Dunning c. PAA, D. of Columbia, 7.1.1954, ZLR 4 (1955) 323; American Smelting c. Phillipine Airlines, N.Y. County Supr.Ct., 21.6.1954, USAvR 1954, S.221, 224; Galli c. Re-Al Brasilian International Airlines, N.Y. Supr.Ct. Queens County, 31.1.1961, Jurispr. 1965, S.74; Block c. Air France, Ct. of Appeals (5th Cir.), 8.11. 1967, Avi 1967, S.17518.

1) Vgl. für Frankreich die Abhandlung des 1.Präsidenten der Cour de Cass., Pierre Lescot, in JCP 1963 I 1756; für die BRD vgl. die Darstellung der Rechtsprechung zum Luftfrachtrecht des WA durch den Richter am BGH, Rudolf Liesecke, in MDR 1968, S.1 ff u. 93 ff.

2) Guldimann, Komm., S.16 Anm.43; Black Sea c. SAS, Bezirksgericht Zürich, 15.12.1964, ZLR 14 (1965, 338,340; Montagu c. Swissair, Q.B. 29.7.1965, SVLR-Bull. Nr.41 (1966) 10; Drion, JALC 19 (1952) 423, 424; Giles, S.37.

3) Bei übereinstimmender Judikatur wird sich in vielen Fällen ein Prozeß vermeiden lassen, weil jede Partei anhand der bereits vorliegenden Rechtsprechung ihre Aussichten in einem Haftpflichtprozeß ungefähr abschätzen kann. Auch dieser Gedanke sollte den Gerichten Anlaß geben, Abweichungen von bereits vorhandenen ausländischen Urteilen tunlichst zu vermeiden. Nicht etwa ein Ideal der Rechtseinheit, sondern Rechtssicherheit ist

zung des Einheitsrechts die für seine Interpretation gewonnenen Grundsätze auch für die ergänzende Auslegung zu gelten haben.

### e) Rechtsvergleichende Auslegung

Für die Luftprivatrechtsabkommen der Vorkriegszeit, die nur in französischer Sprache ausgearbeitet und abgefaßt worden sind[1], hat SUNDBERG[2] vorgeschlagen, der Sprachenklausel nicht nur die Bedeutung einer Verweisung auf den natürlichen Sinn einer Norm in der französischen Sprache zu geben, sondern in höchstmöglicher Ausschöpfung dieser Sprache auf die Bedeutung des Abkommenstextes und seiner Begriffe im französischen Recht zurückzugehen. Im Hinblick auf mögliche Begriffswandlungen im Laufe der Zeit und um dem Problem zu entgehen, daß ein solcher Begriff in mehreren Abkommensstaaten französischer Sprache eine unterschiedliche Bedeutung hat, will GULDIMANN[3] den Rückgriff auf die "Anwendung des Begriffskerns, der den Rechtsordnungen französischer Zunge gemeinsam ist", beschränken. Tatsächlich ist in der amerikanischen Berufungsentscheidung Block gegen Air France[4], SUNDBERG folgend, ausgeführt: "The binding meaning of the terms (des WA) is the French legal meaning. The principle of the primacy of the French legal system thus means a harmonizing construction of the Convention."

Wenn auch für die genannten Luftprivatrechtsabkommen auf diesem Wege ein befriedigendes Ergebnis erzielt werden könnte, so enthalten diese doch keine Anhaltspunkte dafür, daß aus der Alleinverbindlichkeit ihres französischen Textes auf eine Rezeption französischen Rechtsdenkens zu schließen wäre.[5] Andere Gerichte, die sich auf den für sie fremdsprachigen französi-

---

es, die eine weitgehende Angleichung der nationalen Judikatur an vorliegende ausländische Urteile verlangt.

1) Art. 36 WA a. F.; Art. 23 Römer Haftungsabkommen v. 1933; Art. 10 Römer Sicherungsbeschlagnahmeabkommen v. 1933.

2) Sundberg, Air Charter, S. 249; derselbe, Uniform Interpretation, S. 231 ff.

3) Komm., S. 13 Anm. 36 und S. 16 Anm. 44.

4) (5th Cir.) 8. 11. 1967, Avi 1967, S. 17518.

5) Derartige Klauseln finden sich z. B. in manchen Doppelbesteuerungsabkommen. Vgl. hierzu Fischer, Schlichtung internationaler Steuerkonflikte, AWD 1961, S. 92 f; Debatin, Auslegungsmaximen im internationalen Steuerrecht, AWD 1969, S. 477 ff. Ähnliche Klauseln enthalten die "International Loan Agreements", vgl. hierzu Alexandrowicz, World Economic Agencies, Law and Practice, London 1962, S. 211.

schen Text berufen haben, sind bisher nicht über die rein grammatikalische Auslegung hinausgegangen.[1] Selbst diejenigen anglo-amerikanischen Kreise, die in der Vergangenheit den kontinentalen Charakter des WA in Zweifelsfällen zu berücksichtigen wünschten, haben sich nicht für eine einseitige Beachtung der Bedeutung des Abkommens im französischen Recht ausgesprochen.[2] Es scheint somit zweifelhaft, ob die Staaten so weit gehen, einen grundsätzlichen Vorrang französischen Rechtsdenkens bei der Auslegung zweideutiger Abkommensbestimmungen anzunehmen. Im übrigen bietet der Rückgriff auf das französische Recht keine Hilfe bei den Abkommen, die in mehreren Sprachen ausgearbeitet worden sind und wozu auch die das WA ändernden und ergänzenden Abkommen gehören.

Die Interpretation der Vorkriegsabkommen kann demnach nicht auf der Grundlage nur einer Rechtsordnung erfolgen, sondern es muß wie bei den übrigen Luftprivatrechtsabkommen die Gesamtheit der Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten berücksichtigt werden. Dabei kann das Blickfeld der klassischen Interpretationsregeln durch rechtsvergleichendes Vorgehen wesentlich erweitert werden.[3] Allerdings bedarf es zur Ergänzung des vereinheitlichten Luftprivatrechts regelmäßig des Rückgriffs auf sehr spezielle Regeln. Allgemeine Rechtsgrundsätze, so wie sie etwa von der Völkerrechtslehre entwickelt worden sind, dürften kaum weiterhelfen.[4] Ein Vergleich der beteiligten Luftprivatrechtsordnungen führt angesichts der Vielzahl der Abkommensstaaten praktisch nie zu einer übereinstimmenden Lösung. Auch wären die Gerichte damit überfordert. Ihre rechtsvergleichenden Untersuchungen sind deshalb in erster Linie auf die Berücksichtigung der ausländischen Lehre und Rechtsprechung und auf die Auseinandersetzung mit den darin zum Ausdruck kommenden Auffassungen beschränkt. Daneben kann das Herkunftsrecht einzelner im Abkommen verwendeter Begriffe oder des ganzen Abkom-

---

1) Vgl. die Entscheidungen, in denen der französische Originaltext des WA herangezogen worden ist, oben S. 12 in Fn. 2 und S. 13 in Fn. 2.

2) Vgl. Calkins, S. 339 und den Bericht der Bar Association of the City of N. Y., JALC 26 (1959) 255 ff, 263. Hierzu Sand, Choice of Law, S. 21 ff, insbes. Fn. 198; derselbe, AJCL 15 (1966/67) 373 ff, 375.

3) Vgl. Lescot, Nr. 14; Riese, Über die Autonomie des Luftrechts und die Vereinheitlichung des Verkehrsrechts, in: Studi in onore di Antonio Ambrosini, Milano 1957, S. 155 ff, 157; Cheng, S. 228; Mankiewicz, Warschauer Abkommen und Rechtsvergleichung, in: ZLR 19 (1970) 61 ff, 76.

4) Vgl. Guldimann, Komm., S. 15 Anm. 41.

mens von Bedeutung sein. So ist für die Auslegung der Vorkriegsabkommen wesentlich, daß sie auf kontinentalem Rechtsdenken beruhen. Sie können oft nur unter Rückgriff auf die in den europäischen Ländern allgemein praktizierte Auslegung richtig verstanden werden. In der amerikanischen Entscheidung Block gegen Air France[1] wurde dieses Erfordernis in der Berufungsinstanz ausdrücklich anerkannt. Im Urteil heißt es: "The court below refused to consider the legislative history of the (Warsaw) Convention on the ground that the language of the Convention was 'unambiguous'. We feel however, that the determination in an American court of the meaning of an international Convention drawn by continental jurists is hardly possible without considering the conception, parturition and growth of the Convention." In Einzelfällen können auch in anderen (Einheits-)Rechten enthaltene rechtsähnliche Institutionen eine zulässige Auslegungshilfe bieten. Das in Art. 34 WA niedergelegte Verbot der Freizeichnung des Luftfrachtführers ist wörtlich in Art. III § 8 der Haager Regeln enthalten. Da es unerheblich ist, ob sich die der Natur der Sache nach vergleichbare Rechtsmaterie im Recht eines Mitgliedstaates oder in einem dritten Recht findet, wird zur Feststellung der Klauseln, die in unzulässiger Weise die Haftung des Luftfrachtführers ganz oder teilweise ausschließen, weitgehend auf die Seerechtsprechung Bezug genommen werden können.[2] Oberstes Ziel dieser "im Dienste der Rechtsvereinheitlichung stehenden Rechtsvergleichung" muß die Herbeiführung einer internationalen Entscheidungsharmonie sein.[3] Das wird dadurch erreicht, daß der Richter jeweils nach der besten, vernünftigsten Lösung strebt und dabei immer darauf bedacht ist, daß seine Entscheidung auch von den Gerichten der übrigen Mitgliedstaaten befolgt werden kann. Unter diesem Gesichtspunkt ist es möglich, daß auch einmal das Landesrecht Modell für die beste Entscheidung einer Abkommensfrage liefert. Im übrigen muß jedoch innerhalb des Regelungsbereichs des Abkommens der Rückgriff auf nationales Recht ausgeschlossen bleiben.

---

1) Court of Appeals (5th Cir.), 8.11.1967, Avi 1967, S. 17518.

2) Liesecke, MDR 1968, S. 95; Court of Appeal of Singapore, 30.9.1959, Jurispr. 1961, S. 131.

3) Zweigert, Die Rechtsvergleichung im Dienste der Rechtsvereinheitlichung, in: Deutsche Landesreferate zum III. Internationalen Kongreß für Rechtsvergleichung, London 1950, S. 251.

## III. ZUM AUFBAU DER ARBEIT

Daß die internationale Rechtsvereinheitlichung durch Staatsvertrag als bloße Regelungsvereinheitlichung die Gefahr von Auslegungsdivergenzen mit sich bringt, ist anfangs wohl mehr theoretisch gesehen, später auch durch die Gegenüberstellung von einzelnen divergierenden Urteilen, die zu einzelnen Einheitsnormen ergangen sind, wenigstens punktuell empirisch belegt worden. Prinzipielle Aussagen über das Auftreten solcher Divergenzen, über ihre Tragweite und ihre jeweils spezifischen Gründe lassen sich jedoch nur machen, wenn möglichst das ganze Rechtsprechungsmaterial zu einem bestimmten Vereinheitlichungsabkommen (oder zu einem Komplex solcher Abkommen) unter diesen Gesichtspunkten erfaßt und aufbereitet wird. Erst von einer solchen breiteren Basis aus sind auch Feststellungen möglich, ob auf dem betreffenden Sachgebiet eine Abhilfe überhaupt notwendig ist und gegebenenfalls, welche Maßnahmen sich dazu eignen.

Diese Arbeit versucht zunächst, eine solche Bilanz der aufgetretenen Divergenzfälle zu ziehen. Sie beschränkt sich dabei schon aus arbeitsökonomischen Gründen auf die Rechtsprechung zum WA; das ist aber auch sachlich begründet. Unter den geltenden Luftprivatrechtsabkommen besitzt das WA - in seiner ursprünglichen Fassung wie in der Fassung des HP - nach seinem Gegenstand und der Zahl der Teilnehmerstaaten[1)] die größte praktische Bedeutung. Zu beiden Fassungen liegen außerdem insgesamt mehrere Hundert Entscheidungen aus fast allen Teilen der Erde vor. Deren Analyse kann daher auch als einigermaßen repräsentativ für das Divergenzproblem im gesamten Bereich der Vereinheitlichung des Luftprivatrechts gelten. Dementsprechend befaßt sich der erste Teil der Arbeit mit dem Umfang und den Gründen der Auslegungsdivergenzen zum WA.

Da nun aber, wie hier schon vorweggenommen sei, die Ergebnisse dieses ersten Teils zeigen werden, daß die Auslegungen der Einheitsnormen des WA durch die Gerichte der verschiedenen Vertragsstaaten tatsächlich in erheblichem Umfang und in wesentlichen Fragen voneinander abweichen, und da nach dem eben Gesagten zu vermuten ist, daß Gleiches auch für die übrigen Luftprivatrechtsabkommen gilt, stellt sich in der Tat das entschei-

---

1) Über den für die BRD geltenden Ratifikationsstand vom 30.4.1970 vgl. ZLR 19 (1970) 271 ff. Danach gehören dem WA a.F. 79 und dem HP 59 Staaten an. Das Zusatzabkommen von Guadalajara ist von 30 Staaten ratifiziert worden. Über den jeweils neuesten Mitgliederstand vgl. die oben S. 6 in Fn. 2 angegebene Fundstelle.

dende Problem, wie in diesem Bereich internationale Auslegungsdivergenzen vermieden werden können. Da rein nationale Maßnahmen oder Praktiken - mögen sie noch so einheitsfreundlich sein - dazu offenbar nicht ausreichen (sie könnten auch jederzeit in jedem Staat beliebig abgeändert werden), kommen für eine nachhaltige Sicherung der Auslegungseinheit nur Maßnahmen auf internationaler Ebene in Betracht. Der zweite Teil der Arbeit befaßt sich daher mit den Mitteln zur Sicherung der einheitlichen Auslegung des vereinheitlichten Luftprivatrechts.

# 1. TEIL

# UMFANG UND GRÜNDE DER DIVERGENZEN BEI DER AUSLEGUNG DES WARSCHAUER ABKOMMENS DURCH DIE NATIONALEN GERICHTE

## VORBEMERKUNG

Der Frage nach dem Umfang der divergierenden Rechtsprechung zu einem vereinheitlichten Text muß notwendig eine Abgrenzung des Regelungsbereichs der loi uniforme vorausgehen. Das ist bereits im einleitenden Teil der Arbeit geschehen. Die restriktive Abgrenzung des Regelungsbereichs, wonach alles, was nicht im Abkommen steht, dem Landesrecht überlassen ist, wurde dort als zu eng abgelehnt.[1)] Andererseits wurde anstelle der völkerrechtlichen Auslegungsprinzipien eine Entscheidung zugunsten einer mehr objektivierten, den Wortlaut und Zweck des Einheitsrechts und seiner Fortentwicklung in der Praxis vorrangig berücksichtigenden Auslegung getroffen.[2)] Damit ist der Regelungsbereich des Abkommens natürlich anders abgegrenzt, als wenn man sich ausschließlich am historischen Parteiwillen orientiert. Um jedoch den Umfang der Divergenzen nicht durch einen in der Wissenschaft noch umstrittenen Ausgangspunkt in irgendeiner Weise zu beschränken, werden im Folgenden auch diejenigen Entscheidungen als Abkommensauslegung angesehen, die ihre Begründung in erster Linie aus dem Parteiwillen herleiten.

Ein Beispiel soll das erläutern: Art. 25 WA a. F. verweist bezüglich des dem Vorsatz gleichstehenden Verschuldens auf das nationale Recht. Gibt man dem durchaus eindeutigen und sinnvollen Wortlaut den Vorrang vor dem historischen Parteiwillen, so verzichtet das WA hier auf eine materielle Rechtseinheit und die umfangreiche Rechtsprechung zu diesem Artikel, die das schwere Verschulden, das dem Vorsatz gleichstehen soll, sehr unterschiedlich umschrieben hat, kann nicht als divergierende Interpretation des

1) Oben S. 9.
2) Oben S. 9 ff.

Einheitsrechts bezeichnet werden.[1] Nach anderer Ansicht, die trotz des klaren Textes die Entstehungsgeschichte heranzieht, sich also vornehmlich am historischen Parteiwillen ausrichtet, verweist Art. 25 WA nur auf die jeweilige nationale Terminologie; der unbeschränkten Haftung des Luftfrachtführers liegt ein materiell einheitlicher Verschuldensgrad zugrunde. Folgt man dieser Auffassung, so ist die unterschiedliche Rechtsprechung zu Art. 25 Abkommensauslegung. Sie wird deshalb in der folgenden Darstellung berücksichtigt.

Außer Betracht bleibt die Judikatur zu solchen Fragen, die nach übereinstimmender Ansicht dem nationalen Recht überlassen sind, wie beispielsweise die Frage der Klageberechtigung und der Ansprüche bei Personenschäden (Art. 24 Abs. 2 WA). Nicht berücksichtigt wird schließlich die divergierende Rechtsprechung zu den rein völkerrechtlichen Abkommensvorschriften[2], da nicht anzunehmen ist, daß die Schöpfer der Verträge den hierzu verwendeten Begriffen einen besonderen Inhalt geben wollten.

Die Darstellung der Divergenzen erhebt nur einen annähernden Anspruch auf Vollständigkeit. Die Rechtsprechung vieler Länder, insbesondere der Ostblockstaaten, zum WA ist mangels informatorischer Literatur weitgehend unbekannt.

Man könnte sich veranlaßt sehen, die Rechtsprechungsdivergenzen, insoweit als die nationalen höchsten Gerichte noch nicht das letzte Wort gesprochen haben, für unmaßgeblich zu halten. Doch würde dabei übersehen, daß nur selten eine Streitfrage höchstinstanzlich entschieden wird. Auch ist die Häufigkeit der (Luft-)privatrechtlichen Auslegungsstreitigkeiten, die in die letzte Instanz gelangen, von Staat zu Staat verschieden. So waren z. B. bis zum 31. 12. 1969 zum WA in der BRD 8[3], in Frankreich 16[4] und in der Schweiz 5[5] höchstrichterliche Entscheidungen veröffentlicht worden. Etwa die doppelte Zahl wurde in diesen Ländern von Instanzgerichten endgültig entschieden. In den USA und in England ist bisher jeweils nur ein einziger Rechtsstreit zum

---

1) Vgl. die kritische Bemerkung im "Memorandum on the differences in the interpretation of uniform law" des Internationalen Arbeitsamtes, Unidroit 1959, S. 299 ff, 301.

2) Vgl. hierzu Sand, Unification, S. 407 ff.

3) Auskunft des BGH.

4) Auskunft des Groupement Français de Réassurance Aviation, Paris.

5) Auskunft des Eidgenössischen Luftamtes, Bern.

U.S. Supreme Court[1] bzw. zum House of Lords[2] gelangt. Dem stehen in England etwa 10, in den USA ungefähr 80 veröffentlichte rechtskräftige Entscheidungen anderer Gerichte gegenüber.[3] Die internationale Rechtsprechung zum WA orientiert sich infolgedessen nicht nur nach höchstrichterlichen Entscheidungen, sondern auch nach Urteilen von Parallelgerichten.

Da es zur Beurteilung der Frage, welche Maßnahmen zur Förderung einer einheitlichen Auslegung im richtigen Verhältnis zu einem echten Mißstand stehen, auch auf den Umfang der im einzelnen aufgetretenen Divergenzen und ihren Verlauf ankommt[4], werden im Folgenden zuerst die zu den einzelnen Bestimmungen des WA aufgetretenen widersprechenden Entscheidungen unter Ermittlung der jeweiligen Ursache aufgezeigt. Im Anschluß daran werden die Gründe nochmals zusammengefaßt dargestellt.

## I. DER BEGRIFF DES LUFTFRACHTFÜHRERS[5] (Divergenzen zu Art. 1 Abs. 3 WA)

Nach der auf dem europäischen Kontinent überwiegend vertretenen Auffassung setzt das WA zu seiner Anwendung einen Beförderungsvertrag voraus. Luftfrachtführer ist folglich derjenige, der sich im eigenen Namen verpflichtet hat, die Beförderung auf dem Luftwege durchzuführen.[6] Im Be-

---

1) Auskunft der United States Aviation Underwriters, New York. (Es handelt sich hierbei um die Entscheidung Lisi c. Alitalia, unten S. 31 Fn. 1).
2) Nach Shawcross, 2. Aufl., Stand 1.4.1969. (Hierbei handelt es sich um das Urteil in Philippson c. Imperial Airways, unten S. 35 Fn. 4).
3) Die Zahl der endgültigen Entscheidungen der Instanzgerichte ist geschätzt, wobei die Zusammenstellung bei Sand, Choice of Law, S. 70 ff (Stand 1961) Anhaltspunkte lieferte.
4) Vgl. Matteucci, Unidroit 1963, S. 138 ff.
5) Die deutsche Übersetzung des Begriffs "transporteur par air" mit "Luftfrachtführer" gilt sowohl für die Fracht- als auch für die Personenbeförderung.
6) Riese, Luftrecht, S. 406; RG, 5.7.1939, ALR 9 (1939) 172, 177; Art. 1 f Schweizerisches Lufttransportreglement v. 3.10.1952 (ZLR 2 (1953) 386); Goedhuis, La Convention de Varsovie (1933) S. 94; Drion, Limitation of Liabilities, S. 134 f; Grönfors, S. 59-89; Guldimann, Komm., Art. 1, Anm. 10.

reich des common law würde diese Auffassung zu unerwünschten Ergebnissen führen, weil dort die vertraglichen Ansprüche des getöteten Passagiers mit seinem Tod erlöschen oder nur aufgrund von Sondergesetzen (sogen. Death Acts) auf seine Hinterbliebenen übergehen. Im anglo-amerikanischen Rechtskreis werden deshalb Ansprüche aus der Tötung oder Körperverletzung eines Flugreisenden primär als deliktische qualifiziert. Luftfrachtführer im Sinne des Warschauer Abkommens ist danach folglich derjenige, der die Beförderung tatsächlich ausführt.[1] Das hat zur Folge, daß bei der Durchführung einer Beförderung mit einem gecharterten Flugzeug[2] die kontinentalen Gerichte den Charterer, die amerikanischen Gerichte den Vercharterer für haftbar erklären.

Die kontinentale Auffassung führte bisher vor allem dann zu Rechtsstreitigkeiten, wenn sich der Charterer plötzlich der Haftung aus dem WA ausgesetzt sah, obgleich er niemals die Verfügungsgewalt über das gecharterte Flugzeug hatte oder - wenn er nicht selbst Luftfahrtunternehmen war - nicht einmal über die zur Deckung der Höchsthaftungssummen des Abkommens unumgängliche Haftpflichtversicherung verfügte.

In der schweizerischen Entscheidung Jaquet gegen Club Neuchâtelois d'Aviation[3] hatte sich der Club Neuchâtelois von dem Züricher Aero-Club einen Ballon einschließlich des verantwortlichen Piloten gemietet, um einmal selbst einen Ballonflug zu veranstalten. Zur Deckung der Unkosten vergab der Club Neuchâtelois drei Passagierplätze an bezahlende Fluggäste. Bei der Landung wurde die Gondel mangels genügenden Balasts durch starken Wind umgeworfen, wobei ein Passagier verletzt wurde. Das Schweizerische Bundesgericht entschied, daß nicht der Züricher Aero-Club, der den Transport durchführte, sondern der Club Neuchâtelois, der den Ballon gechartert und den Beförderungsvertrag mit dem verletzten Passagier im eigenen Namen geschlossen hatte, Luftfrachtführer sei. Im gleichen Sinne hat das Berufungs-

---

1) Mankiewicz, Die Anwendung des Warschauer Abkommens, ZAIP 27 (1962) 456, 462 ff.

2) Unter Charter ist die Überlassung des Flugzeugs mit Besatzung zu verstehen.

3) Jaquet c. Club Neuchâtelois d'Aviation, BG, 12.3.1957, ZLR 7 (1958) 259. Zwar erging diese Entscheidung zum Schweizerischen Lufttransportreglement, doch gelten nach dessen Art. 8 die Regeln des WA auch für rein innerstaatliche Beförderungen. Ebenso Style c. Braun, Trib. de première inst. de Genève, 9.12.1958, ZLR 8 (1959) 382.

gericht Paris[1] erklärt, daß die Reiseagentur, die im eigenen Namen ein Flugzeug chartert, um einen Frachttransport auszuführen, dem Absender, demgegenüber sie sich verpflichtet habe, für die Durchführung des Lufttransports gemäß dem WA haftet. Am ausgeprägtesten findet sich diese Auffassung in der Entscheidung des BGH vom 24. 6. 1969.[2] Hier hatte ein großes deutsches Industrieunternehmen zahlreiche Landwirte zu einem Werbeflug nach den USA eingeladen und hierzu von einer amerikanischen Luftfahrtgesellschaft ein Flugzeug gechartert. Die Maschine stürzte bei der Ausführung des Fluges nach einer Zwischenlandung auf dem Flugplatz Shannon (Irland) am 10. 9. 1961 ab, wobei alle Insassen ums Leben kamen. Die Hinterbliebenen bildeten eine Interessengemeinschaft und schlossen 1963 mit dem Haftpflichtversicherer des amerikanischen Vercharterers einen Vergleich, in dem sie gegen Verzicht auf weitere Ansprüche gegen diesen die Höchstsummen des WA a. F. erhielten. Danach erhoben einzelne Hinterbliebene in der BRD Klage auf Ersatz des Restschadens gegen das Industrieunternehmen. Der BGH sah in letzterem den vertragschließenden und damit nach dem WA haftpflichtigen Luftfrachtführer. Daß das Unternehmen nicht im Besitz eigener Flugzeuge war, wurde als unerheblich angesehen. Abgestellt wurde allein darauf, daß es die Beförderung als Eigenleistung erbringen wollte.

Ganz anders ist die Fragestellung in den USA. Hier wird die Klage schon aus den eingangs erwähnten Gründen regelmäßig nur gegen das ausführende Luftfahrtunternehmen gerichtet. Da die zugunsten des Geschädigten im WA enthaltene Umkehr der Beweislast nach amerikanischem Recht bei der Luftbeförderung bis zu einem gewissen Grad schon aus der Anwendung der res ipsa loquitur-Regel folgt[3], läuft das Bestreben der Kläger regelmäßig darauf hinaus, den für Personenschäden in den USA vielfach als zu niedrig angesehenen Haftungshöchstbeträgen des WA zu entgehen und eine unbeschränkte Haftung nach innerstaatlichem Recht zu erreichen. Aus diesem Grund haben die amerikanischen Gerichte in der Regel darüber zu befinden, ob der Tatbestand der Vercharterung noch unter das WA fällt oder nicht.

---

1) American Casualty of Reading c. Monit, Cour d'Appel de Paris, 19. 12. 1964, RFDA 19 (1965) 346.

2) VersR 1969, S. 942.

3) Vgl. Tompkins, Limitation of Liability by Treaty and Statute, JALC 36 (1970) 421 ff, 431 mit Hinweisen auf die inneramerikanische Rechtsprechung; Mankiewicz, Pourquoi les Etats-Unis d'Amérique n'ont pas ratifié le Protocole de La Haye, RGA 30 (1967) 349 ff, 352.

Mehrfach war über folgenden Sachverhalt zu entscheiden. Die amerikanische Regierung hatte von einer privaten Luftverkehrsgesellschaft Flugzeuge mit Besatzung für Militärtransporte von Kalifornien nach Ostasien gechartert. Einige dieser Maschinen waren unterwegs abgestürzt, wobei Passagiere den Tod fanden. Alle Gerichte dehnten das WA auf die Vercharterung von Flugzeugen aus und sahen in dem Vercharterer - gegen den die Klage jeweils gerichtet war - und nicht etwa in der vertragschließenden Regierung den Luftfrachtführer im Sinne des WA. Das wurde jeweils damit begründet, daß die betreffende Luftverkehrsgesellschaft Eigentümerin des verunglückten Flugzeugs war und der Flug durch sie ausgeführt und überwacht worden war.[1)]

In den gegensätzlichen Standpunkten wurde durch die Entscheidung eines amerikanischen Bundesberufungsgerichts in dem Rechtsstreit Block gegen Air France[2)] eine gewisse Annäherung erzielt. Hier hatte der Kunstverein Atlanta für seine Mitglieder mit der Air France eine "Internationale Charterflugvereinbarung" getroffen, gemäß der die Air France für einen Flug von Atlanta (U.S.A.) nach Paris und zurück ein Düsenflugzeug mit Besatzung gegen ein Entgelt von $ 36 000 zur Verfügung zu stellen hatte. Die Maschine stürzte beim Rückflug unmittelbar nach dem Start vom Flughafen Paris-Orly ab. Die Hinterbliebenen der bei diesem Unfall getöteten Mitglieder des Kunstvereins klagten gegen die Air France auf Schadensersatz. Das Gericht fand unter eingehender Würdigung der Vorarbeiten sowie der internationalen Rechtsprechung und Literatur einen Weg, wie man ohne Beeinträchtigung der kontinentalen Definition des Begriffs "Luftfrachtführer" zu einem mit der amerikanischen Auffassung übereinstimmenden Ergebnis gelangen könnte. Zuerst wird dargelegt, daß das WA als ein Werk kontinentaleuropäischen Rechtsdenkens die Existenz eines Beförderungsvertrages zwischen dem Luftfrachtführer und dem Fluggast voraussetzt, womit praktisch zugestanden ist, daß Luftfrachtführer im Sinne des WA nur ein vertragschließender sein kann. Dann aber wird ausgeführt, daß im WA ein Beförderungsvertrag eigener Art geregelt sei, für dessen Zustandekommen lediglich erforderlich sei, daß das ausführende Luftfahrtunternehmen sich verpflichte, den Fluggast zu befördern und dieser hierzu seine Zustimmung gibt. Abweichend vom anglo-ame-

1) Mertens c. FTL, Court of Appeals (2d Cir.), 16.2.1965, USAvR 1965, S. 1; Warren c. FTL, Court of Appeals (9th Cir.), 25.10.1965, USAvR 1965, S. 531.

2) Block c. Air France, Court of Appeals (5th Cir.), 8.11.1967, Avi 1967, S. 17518. Die gegen dieses Urteil beantragte Revision ist vom Obersten Bundesgericht der USA nicht zugelassen worden.

rikanischen Recht sei dagegen nach dem WA nicht Voraussetzung, daß der Passagier ein Entgelt für die versprochene Leistung zusagen müsse, um den Beförderungsvertrag verbindlich zu machen.[1] Mit dieser sehr weiten Auslegung des Begriffs "Transportvertrag"[2] kommt das Gericht zwangsläufig zu einem Vertragsverhältnis zwischen dem Fluggast und dem Vercharterer.[3]

Das Abkommen von Guadalajara macht den Auslegungsstreit insoweit gegenstandslos, als nunmehr sowohl der vertragschließende als auch der ausführende Luftfrachtführer dem Anspruchsberechtigten nach dem WA solidarisch haften. Doch sind viele Staaten, unter ihnen die USA, diesem Abkommen bisher noch nicht beigetreten.

## II. WEGFALL DER HAFTUNGSBESCHRÄNKUNG BEI FEHLENDEM ODER MANGELHAFT AUSGESTELLTEM FLUGSCHEIN (Divergenzen zu Art. 3 WA)

Art. 3 WA bestimmt, daß der Luftfrachtführer dem Reisenden einen Flugschein "aushändigen"[4] muß. Unterläßt er dies, so kann er sich nicht auf die im Abkommen vorgesehene Haftungsbeschränkung berufen. Zusätzlich erfordert Art. 3 die Angabe auf dem Flugschein, daß die Beförderung der Haftungsordnung des Abkommens unterliegt. Diese Regelung hat in jüngster Zeit in mehrfacher Hinsicht zu widersprechenden Entscheidungen geführt.

a) **Zweifel** sind entstanden über die Modalitäten der Aushändigung. Wie lange vor dem Beginn der Beförderung muß der Luftfrachtführer den Flugschein abgegeben haben? In Mertens gegen FTL hielt das für New York zuständige amerikanische Bundesberufungsgericht eine Übergabe der Beförderungspapiere im startenden Flugzeug nicht mehr für ausreichend und kam so mangels Aushändigung eines Flugscheins zur unbeschränkten Haftung des

---

1) Das wird u. a. aus Art. 1 Abs. 1 WA hergeleitet, wonach sich das Abkommen auf unentgeltliche Beförderungen erstreckt, sofern sie durch ein Luftfahrtunternehmen ausgeführt werden; ähnlich Shawcross, S. 404.
2) Vgl. die Besprechung v. Schweickhardt in SVLR-Bull. Nr. 50 (1969) 15.
3) Zustimmend Rudolf in ZLR 18 (1969) 192.
4) Die deutsche Übersetzung spricht ungenau vom Ausstellen des Flugscheins. Vgl. Riese, Luftrecht, S. 433.

Luftfrachtführers.[1] Im Urteil heißt es, die rechtzeitige Übergabe des Flugscheins vor dem Besteigen des Flugzeugs habe den Zweck, den Fluggast über die Haftungsbeschränkungen zu informieren und es ihm zu ermöglichen, die sich daraus ergebenden Nachteile noch vor Antritt der Reise durch Abschluß einer Fluggastunfallversicherung abzuwenden. Diese Begründung veranlaßte ein anderes amerikanisches Berufungsgericht dazu, der beklagten Luftfahrtgesellschaft die Berufung auf die Haftungsbeschränkung zu versagen, weil sie den Flugschein erst auf der Startrampe unmittelbar vor dem Einsteigen übergeben ließ.[2] In beiden Fällen hatten die Vorinstanzen in Übereinstimmung mit der bisherigen Praxis[3] erklärt, daß die Übergabe der Beförderungspapiere auf der Startrampe bzw. im startenden Flugzeug den Erfordernissen des Art. 3 Abs. 2 WA genüge und folglich den Luftfrachtführer zu Schadensersatz nur im Rahmen der Höchsthaftungsbeträge verurteilt.[4]

b) Weit umstrittener sind die Auswirkungen eines mangelhaft ausgestellten Flugscheins auf die Haftung des Luftfrachtführers. Erst das HP bedrohte das Fehlen des Hinweises im Flugschein auf die Haftungsbeschränkungen des Abkommens mit der unbeschränkten Haftung des Luftfrachtführers. Das WA a. F. dagegen enthält bezüglich des Flugscheins diese Sanktion nicht.[5] Die bisher zum WA a. F. ergangenen Entscheidungen haben deshalb bei der Personenbeförderung dem Luftfrachtführer die Berufung auf die Höchsthaftungsbeträge auch dann gestattet, wenn der Flugschein die Angabe, daß die Beförderung der Haftungsordnung des Abkommens unterliegt, nicht enthielt.[6]

1) Mertens c. FTL, Court of Appeals (2d Cir.), 16. 2. 1965, USAvR 1965, S. 1.
2) Warren c. FTL, Court of Appeals (9th Cir.), 25. 10. 1965, USAvR 1965, S. 531. Zwei weitere aus demselben Unfall in den USA erhobene Klagen wurden im gleichen Sinn entschieden. Vgl. Floyd, JALC 35 (1969) 123 ff, 126 Fn. 33.
3) Vgl. Rudolf, Flugschein, S. 116.
4) Mertens c. FTL, S. D. N. Y., 5. 12. 1963, Jurispr. 1965, S. 224; Warren c. FTL, S. D. of California, Central Division, 21. 9. 1964, Jurispr. 1965, S. 241.
5) wohl aber bezüglich des Fluggepäckscheins (Art. 4 Abs. 4 WA a. F.) und des Luftfrachtbriefs (Art. 9 WA).
6) Belgien: Fischer c. SABENA, Trib. de première inst. de Bruxelles, 6. 5. 1950, RFDA 4 (1950) 411, 418.
BRD: BGH 24. 6. 1969, VersR 1969, S. 942, 948.
England: Preston c. Hunting, Q. B., 30. 1. 1956, All E R 1956, S. 443.

In den USA, die das HP nicht ratifiziert haben, wurde dagegen der Luftfrachtführer neuerdings in mehreren Entscheidungen zur unbeschränkten Haftung verurteilt, weil der Flugschein diesen Hinweis nicht, oder - was als gleichbedeutend angesehen wurde - nur in unauffälligem Kleindruck enthielt.[1] Diese bewußt vom Abkommenstext, seiner Entstehungsgeschichte und seiner herkömmlichen Auslegung abweichende Rechtsprechung der amerikanischen Gerichte steht zudem in Widerspruch zu anderen Urteilen, die den mehr oder weniger klar gehaltenen Hinweis ausdrücklich gelten ließen.[2] Sie ist auch nur schwer vereinbar mit Entscheidungen, die ausgesprochen haben, daß es der Wirksamkeit der auf den Beförderungsdokumenten abgedruckten Bedingungen nicht entgegensteht, wenn sie nicht in einer dem Passagier verständlichen Sprache erscheinen.[3]

---

U.S.A.: Grey c. American Airlines, S.D.N.Y., 21.12.1950, USAvR 1950, S.296, bestätigt vom Court of Appeals (2d Cir.), 7.11.1955, USAvR 1955, S.628.

1) Lisi c. Alitalia, S.D.N.Y., 1.4.1966, 9 Avi 18120, bestätigt vom Court of Appeals (2d Cir.), 16.12.1966, 9 Avi 18374, bestätigt ohne Sachentscheidung vom U.S. Supreme Court, vgl. Rudolf, Flugschein, S.114, sowie die Besprechung der Berufungsentscheidung durch Hasse in Versicherungswirtschaft 1967, S.1019; Bayless c. VARIG, S.D.N.Y., 15.5.1968, 10 Avi 17881; Egan c. American Airlines, Court of Appeals (2d Cir.), 28.12.1967, 10 Avi 17651; Berguido c. Eastern Airlines, Court of Appeals (3d Cir.), 1966, 9 Avi 18319, doch wird in dieser Entscheidung aus der Überlegung, daß das WA eine grundsätzlich beschränkte Haftung vorsieht, die Auffassung vertreten, daß der Luftfrachtführer bei Mangelhaftigkeit des Flugscheins nur beschränkt hafte. Vgl. die Besprechung dieser Entscheidung durch Winn in JALC 33 (1967) 478, sowie Lacey, S.391.

2) U.S.A.: Seth c. BOAC, Court of Appeals (1st Cir.), 23.3.1964, USAvR 1964, S.996; Manufactures Hanover c. American Airlines, N.Y. Supr. Ct. App. Div., 9 Avi 17633.
England: Montagu c. Swissair, Court of Appeal, 21.1.1966, All E R 1966, Bd.1, S.814.
Italien: Marino c. Air France, Berufungsgericht Mailand, 31.10.1969, Jurispr. 1970, S.276 ff.
Frankreich: Canale c. Air France, Tribunal de grande instance d'Ajaccio, 25.11.1971, RFDA 26 (1972) 171 ff, 179. Die Entscheidung erging zum französischen Gesetz vom 2.3.1957, das insoweit das WA unverändert wiedergibt.

3) May c. SABENA, LG Köln, 30.11.1961, ZLR 11 (1962) 310, 313 f; SAS c.

Das plötzliche Abweichen der amerikanischen Rechtsprechung vom Abkommenstext und seiner herkömmlichen Interpretation hat seinen Grund darin, daß amerikanische Gerichte bei tödlichen Unfällen, die nicht unter das WA fallen, viel höhere Beträge zuzusprechen pflegen als die im WA und HP für nicht grobfahrlässig verschuldete Schäden vorgesehenen Höchsthaftungssummen von umgerechnet 8300 bzw. 16600 $.[1] Daher besteht schon seit Jahren eine Neigung dieser Gerichte, die als zu niedrig empfundenen Höchsthaftungsbeträge des WA zu umgehen.[2] Zur Beseitigung dieser Divergenz wurde das Protokoll von Guatemala gezeichnet.[3] Es hat die Haftungssummen des WA für Personenschäden auf umgerechnet 100 000 $ festgelegt[4] und sieht eine automatische Erhöhung dieses Betrages um 12500 $ nach jeweils 5 Jahren vor.[5] Außerdem wird es jedem Staat freigestellt, innerhalb seines Territoriums ein System einzuführen, das bei Personenschäden den Geschädigten einen zusätzlichen Schadensausgleich über die Höchsthaftungssummen hinaus gewährt.[6] Die bisher bei fehlendem oder nicht ordnungsgemäß ausgestelltem Flugschein und Fluggepäckschein vorgesehenen Haftungssanktionen entfallen völlig.[7] Bis zum Inkrafttreten des Protokolls, wozu 30 Ratifikationen erforderlich sind, gilt die sogen. Montrealer Interimsvereinbarung. Es ist dies eine am 13.5.1966 in Montreal zwischen den in der IATA zusam-

---

Wucherpfennig, LG Hamburg, 6.4.1955, ZLR 4 (1955) 226, 230. Vgl. auch Riese, Luftrecht, S. 392, Nr. 11 u. S. 423, Nr. 6.

1) Der Durchschnittsbetrag der im Einzelfall bei Todesfällen im innerstaatlichen Luftverkehr der USA zugesprochenen Entschädigung hat sich von rd. 50000 $ 1966 auf 90000 $ 1968 erhöht. Im ersten Halbjahr 1970 betrug er nahezu 200 000 $. Vgl. Levels of recoveries on account of passenger deaths and serious injuries in airplane accidents. Compiled by C.A.B. and others from responses by certificated air carriers to a C.A.B. - Questionnaire, circulated May 14, 1970.

2) Vgl. auch die U.S.-Rspr. zu Art. 25 WA a.F. unten S. 55 ff.

3) Vgl. oben S. 3 Fn. 4.

4) Art. VIII.

5) Art. XV.

6) Art. XIV. Ein solches System wollen insbesondere die USA einführen. Es ist daran gedacht, eine Zusatzentschädigung zu gewähren, für die jeder internationale Passagier ohne Rücksicht auf seine Staatsangehörigkeit beim Abflug von den USA einen bestimmten Betrag entrichten soll.

7) Art. II und III.

mengeschlossenen Luftverkehrsgesellschaften und der amerikanischen Regierung zur Vermeidung der Kündigung des WA durch die USA zustandegekommene Vereinbarung, wonach bei Flügen von und nach oder mit Zwischenlandung in den USA von den betreffenden Fluggesellschaften über das WA und das HP hinaus u.a. Höchsthaftungssummen von 75000 $^{1)}$ gewährt werden und im Flugschein ein hervorgehobener Hinweis auf die Haftungsbeschränkung des Luftfrachtführers enthalten ist.[2)] Da diese Vereinbarung bereits am 16.5.1966 Wirksamkeit erlangt hat, sind Rechtsstreitigkeiten über die Auslegung des Art.3 WA a.F. bei Flügen, die amerikanisches Territorium berühren, künftig nicht mehr zu erwarten, wohl aber bei Luftbeförderungen zwischen anderen Staaten, wenn der hierfür ausgestellte Flugschein noch den Hinweis auf die Haftungsbeschränkung des Luftfrachtführers in unauffälligem Kleindruck enthält. Allerdings haben die Entwicklungsländer, die meist noch dem WA a.F. angehören und in denen die Einkommenssteigerung wesentlich langsamer erfolgt als in den Industriestaaten[3)], immer die Möglichkeit, dem HP beizutreten, wenn ihnen die Haftungslimiten des WA a.F. nicht mehr ausreichen. In gewissen Ländern mit höherem Lebensstandard, die abgesehen von den USA alle dem HP beigetreten sind, besteht dagegen bis zum Inkrafttreten des Protokolls von Guatemala die Gefahr, daß ihre Rechtsprechung, entsprechend derjenigen der amerikanischen Gerichte nach Wegen sucht, um der strengen Regelung des Abkommens zu entgehen. Eine Tendenz, das WA restriktiv auszulegen, um den Geschädigten in den Genuß einer ihm günstigeren landesrechtlichen Regelung zu bringen, zeigt sich bereits in der kanadischen[4)] und der französischen[5)] Judikatur.

---

1) bzw. 58000 $ ohne Gerichtskosten.

2) Vgl. den Text der Interimsvereinbarung in ZLR 17 (1968) 82 ff.

3) Sand, Unification, S.415 ff.

4) Stratton c. TCA, Supr. Ct. of British Columbia, 9.2.1961, ZLR 11 (1962) 74. Dort ist ausgeführt, daß das WA wegen seiner Haftungsbeschränkungen immer zum Nachteil des Luftfrachtführers und zum Vorteil des Benützers auszulegen ist.

5) Vgl. Garnault, S.361-363, sowie die Haltung einzelner französischer Gerichte beim Inkrafttreten des HP, unten S.57 Fn.3.

## III. WEGFALL DER HAFTUNGSBESCHRÄNKUNG BEI MANGELHAFT AUSGESTELLTEM FLUGGEPÄCKSCHEIN ODER LUFTFRACHTBRIEF (Divergenzen zu Art. 4 Abs. 4 und Art. 9 in Verbindung mit Art. 8 WA)

Anders als bei der Personenbeförderung bedroht das WA a. F. bei der Gepäck- und Frachtbeförderung das Fehlen einer ganzen Reihe von Angaben auf dem Beförderungsschein mit dem Verlust der Möglichkeit des Luftfrachtführers sich auf die Haftungsbeschränkungen des Abkommens zu berufen (Art. 4, 8 und 9 WA a. F.). Zu den sanktionierten Angaben gehören u. a. der Hinweis, daß der Transport der Haftungsregelung des WA unterliegt, die Angabe der vorgesehenen Zwischenlandeplätze, Name und Anschrift des ersten Luftfrachtführers, Anzahl, Gewicht, Raumgehalt oder Masse der Frachtstücke und beim Fluggepäckschein außerdem die Nummer des Flugscheins. Nach dem WA in der Fassung des HP führt dagegen nur das Fehlen des Hinweises, daß bei einer internationalen Beförderung die Haftung des Luftfrachtführers beschränkt sein kann, zu seiner unbegrenzten Haftung. Im Hinblick auf diese Änderung zögert die Rechtsprechung, die schweren Sanktionen der Art. 4 Abs. 4 und Art. 9 der alten Fassung noch anzuwenden. Der Zwiespalt, in dem die Gerichte stehen, äußert sich in unterschiedlichen Anforderungen, die sie an den Eintritt der unbeschränkten Haftung des Luftfrachtführers stellen.

Wohl die freieste Auslegung vertritt die amerikanische Rechtsprechung. Sie sieht den Zweck der obligatorischen Angabe der Zwischenlandeplätze in den Beförderungspapieren darin, den Absender und den Empfänger über die Internationalität der Beförderung und damit über die Anwendbarkeit des WA zu unterrichten. Daraus leitet sie her, daß die Angabe der Zwischenlandeplätze überflüssig ist, wenn aus dem betreffenden Beförderungsschein ersichtlich ist, daß Abflugs- und Bestimmungsort in zwei verschiedenen Vertragsstaaten liegen oder wenn die Parteien über die Zwischenlandeplätze ohnehin informiert sind.[1] Noch weiter geht die amerikanische Entscheidung American Smelting gegen Philippine Airlines. Sie verlangt für den Eintritt der unbeschränkten Haftung des Luftfrachtführers einen ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Fehlen der Angabe auf dem Beförderungspapier und dem eingetretenen Schaden.[2]

---

1) FTL c. United States, Ct. of Claims, 11. 2. 1959, Jurispr. 1960, S. 117; American Smelting c. Philippine Airlines, State of N. Y. Ct. of Appeals, 8. 6. 1956, USAvR 1956, S. 387.

2) American Smelting c. Philippine Airlines, vorige Note. Vgl. auch die Besprechung der Entscheidung von du Pontavice, RTDC 1965, S. 956.

Nach der Rechtsprechung europäischer Gerichte, die sich bisher noch enger an den Wortlaut hielten, genügt das Fehlen der Angabe der Zwischenlandeplätze nur, wenn stattdessen im Beförderungsdokument auf einen veröffentlichten und leicht greifbaren Fahrplan verwiesen wird, in dem diese Angabe enthalten ist.[1] Zu anderen Erfordernissen des Luftfrachtbriefs und des Fluggepäckscheins vertreten jedoch auch diese Gerichte zunehmend eine freie Auslegung. So wurde hinsichtlich der Erwähnung von Name und Adresse des ersten Luftfrachtführers bloß angedeutete oder verschlüsselte Hinweise wie z. B. "SR" für Swissair oder "SK" für Scandinavian Airlines System ohne oder nur mit unvollkommener Anschrift für ausreichend angesehen[2] oder es wurde die Ablehnung der unbeschränkten Haftung des Luftfrachtführers damit begründet, der Absender könne sich nicht auf den von ihm selbst unvollständig oder unrichtig ausgestellten Luftfrachtbrief berufen.[3]

Ganz im Gegensatz zu der oft bewußt freien Interpretation der nur in der alten Fassung des WA noch gültigen Bestimmungen über die Erfordernisse von Luftfrachtbrief und Fluggepäckschein steht die strenge Anwendung der Sanktion, wenn im Beförderungsdokument der auch nach dem HP vorgeschriebene Hinweis auf die Haftungsbeschränkung des Luftfrachtführers fehlt.[4]

---

1) England: Rotterdamsche Bank c. BOAC, Q. B., 18. 2. 1953, All E R 1953, Bd. 1, S. 675.
Frankreich: Della Roma c. Air France, Trib. de Commerce de Marseille, 3. 11. 1955, RFDA 10 (1956) 93.
Schweiz: Black Sea c. SAS, Bezirksgericht Zürich, 15. 12. 1964, ZLR 14 (1965) 339, 340, bestätigt vom Obergericht des Kantons Zürich, 4. 3. 1966, SVLR-Bull. Nr. 42 (1966) 10.
So allerdings auch die ältere amerikanische Rechtsprechung bis zur Entscheidung Kraus c. KLM, N. Y. County Supr. Ct., 30. 10. 1949, USAvR 1949, S. 306.

2) Black Sea c. SAS, Obergericht des Kantons Zürich, vorige Note, S. 11; Panagra c. Nouvelle Fabrique, BG, 14. 7. 1959, ZLR 9 (1960) 100, 104.

3) Mat Transport c. Air France, Cour d'Appel de Paris, 7. 6. 1966, RFDA 20 (1966) 337; Black Sea c. SAS, Bezirksgericht Zürich, 15. 12. 1964, ZLR 14 (1965) 342, doch wurde in der Berufungsinstanz dieses Argument nicht mehr erwähnt, vgl. Obergericht des Kantons Zürich, 4. 3. 1966, SVLR-Bull. Nr. 42 (1966) 8 ff.

4) England: Philippson c. Imperial Airways, House of Lords, 2. 3. 1939, All E R 1939, Bd. 1, S. 761. (Allerdings ist es nach jüngerer Rechtsprechung nicht mehr notwendig, daß der Luftfrachtbrief die Ausdrucksweise

Nach ständiger Praxis der meisten Luftfahrtgesellschaften, die auch nie beanstandet worden ist, wird kein besonderer, den Erfordernissen des Art. 4 WA a. F. entsprechender Fluggepäckschein ausgegeben, sondern es wird das Gepäck im Flugschein vermerkt, der ja bereits den Hinweis auf die Haftungsbeschränkung enthält. Zur Klarstellung hat das HP den Art. 4 WA so ergänzt, daß sich die Zulässigkeit der Verbindung von Flugschein und Fluggepäckschein bereits aus dem WA ergibt.[1] Das Handelsgericht Beirut verstand jedoch diese Neuerung im entgegengesetzten Sinn und kam durch Umkehrschluß zu der Auffassung, das WA a. F. lasse eine Kombination beider Beförderungspapiere in dieser Form nicht zu. Da der Gepäckinhalt nicht nachgewiesen werden konnte, verurteilte es den Luftfrachtführer ohne Rücksicht auf die Höchsthaftungssummen des Abkommens zum Ersatz des durchschnittlichen Gepäckwertes einer Person vom Stande des Klägers.[2]

Nach einer Entscheidung des Berufungsgerichts Manila hatte sogar der Umstand, daß die Angabe im Fluggepäckschein zwar vorhanden, aber in sehr kleinen schwer lesbaren Buchstaben abgedruckt war, die unbeschränkte Haftung des Luftfrachtführers zur Folge.[3]

Im Urteil des Berufungsgerichts Mailand[4] dagegen ist ausgeführt, die auf dem WA beruhende Haftungsbeschränkung sei innerstaatliches Gesetz, dessen

---

in Art. 8q WA Wort für Wort wiedergibt, vgl. Montagu c. Swissair, Q. B., 29. 7. 1965, SVLR-Bull. Nr. 41 (1966) 10, bestätigt vom Court of Appeal, London, All E R 1966, Bd. 1, S. 814, vgl. auch oben S. 16 Fn. 1. Ebenso die amerikanische Rechtsprechung, vgl. Seth c. BOAC, Court of Appeals (1st Cir.), 23. 3. 1964, USAvR 1964, S. 996.

Schweden: Jonker c. Nordisk Transport, Stadtgericht Stockholm, 20. 6. 1956, Jurispr. 1965, S. 89. Hier handelte es sich um den Transport von Blumen, also Güter mit geringem Gewicht und daher niedrigen Haftungssummen, die infolge Verspätung verdarben. Auch dieser Umstand dürfte auf die strenge Entscheidung des Gerichts Einfluß gehabt haben.

U. S. A.: FTL c. United States, Ct. of Claims, 11. 2. 1959, Jurispr. 1960, S. 117.

1) Abraham, Komm., Bd. 1, S. 310; Rudolf, Flugschein, S. 92.

2) Rifahi c. Olympic Airways, Trib. de Commerce de Beyrouth, 12. 3. 1965, RFDA 22 (1968) 227, insbesondere die Anmerkung von M. L. ebenda.

3) Duchangco c. Philippine Airlines, Berufungsgericht Manila, IATA Law Reporter Nr. 6 (1953), wie zitiert bei Matte, S. 404 Fn. 96.

4) Marino c. Air France, Berufungsgericht Mailand, 31. 10. 1969, Jurispr. 1970, S. 276.

Kenntnis vorausgesetzt werde. Folglich könne es nicht darauf ankommen, ob dem Absender die Haftungsbeschränkung bei der Gepäckaufgabe bekannt sei. Es genüge, wenn der Flugschein den entsprechenden Hinweis enthalte, auch wenn er in sehr kleiner, aber noch lesbarer Schrift gedruckt sei.

Einige Auslegungsdivergenzen zu Art. 8 WA a.F. haben ihre Ursache z.T. auch in einer, diese Bestimmung unrichtig wiedergebenden Ausführungsgesetzgebung. Nach Art. 8i WA a.F. muß der Luftfrachtbrief "das Gewicht, die Menge, den Raumgehalt oder die Maße der Waren" angeben. Nach französischem und auch nach deutschem Sprachgebrauch handelt es sich hier um eine Aufzählung. Ein schweizerisches Gericht kam deshalb zu der Auffassung, daß schon die Angabe einer einzigen der vier genannten Erfordernisse ausreiche.[1)]

Die englische Grammatik kennt diese Art der Aufzählung nicht. Zur "Klarstellung" der Vorschrift ersetzte der englische Gesetzgeber im Ausführungsgesetz zum WA a.F. das Wort "oder" durch "und".[2)] Die ehemaligen englischen Dominions Indien, Australien, Irland, Kanada, Neuseeland, Ceylon und die Südafrikanische Union haben diese englische "Übersetzung" übernommen. Dementsprechend verlangten Gerichte dieses Rechtskreises die Angabe von mindestens drei der vier Erfordernisse.[3)]

Kürzlich hat das Londoner Berufungsgericht eine dritte Version in der Auslegung des Art. 8i gebracht. Unter ausdrücklicher Ablehnung einer Bindung an die unrichtige englische Übersetzung interpretierte es den französischen Originaltext, hielt ihn für zweideutig und postulierte eine Auslegung nach dem Zweck der Vorschrift: es müsse darauf abgestellt werden, was im konkreten Fall unter Geschäftsleuten sinnvollerweise anzugeben sei; das sei in der Regel das Gewicht; Raumgehalt oder Masse des Gutes seien nur mitzuteilen, wenn es notwendig oder nützlich erscheine. Da es sich in dem zu entscheidenden Fall um ein Päckchen Juwelen handelte, hielt das Gericht

---

1) Black Sea c. SAS, Obergericht des Kantons Zürich, 4.3.1966, SVLR-Bull. Nr. 42 (1966) 8, 13.

2) Nicht nur auf den englischen Sprachkreis beschränkt ist die entsprechende Veränderung der in Art. 8 h WA a.F. enthaltenen Aufzählung durch amtliche nationale Übersetzungen. Vgl. Mankiewicz, ZLR 19 (1970), 67.

3) So ein erstinstanzliches Gericht in Malaysia in The Borneo c. Braathens, Malaysian Law Journal 1960, S. 200; neuerdings auch das Bundesberufungsgericht desselben Staates in Shiro (China) c. Thai Airways International, Malaysian Law Journal 1967, S. 91.

die Angabe des Gewichts für ausreichend und kam so zur beschränkten Haftung des Luftfrachtführers.[1]

Zu einer von der herkömmlichen Auslegung des WA abweichenden Entscheidung mußte auch das Stadtgericht Oslo in Fjeldstad gegen Braathens[2] kommen. Die unvollständigen Angaben im Luftfrachtbrief, die der Beklagten, einer norwegischen Luftverkehrsgesellschaft, normalerweise die Berufung auf die im WA vorgesehenen Haftungsbeschränkungen genommen hätten[3], beruhten in dem zur Entscheidung stehenden Fall auf einer unrichtigen Übersetzung des Art. 8c WA n.F. im norwegischen Ausführungsgesetz. Das Gericht erkannte auf beschränkte Haftung, weil die Beklagte die Verpflichtung aus der fehlerhaften Vorschrift des Ausführungsgesetzes erfüllt habe und auch nicht habe annehmen müssen, daß bei der Übersetzung ein Fehler unterlaufen war. Norwegen hat aufgrund dieser Entscheidung eine Berichtigung des Ausführungsgesetzes vorgenommen.[4]

## IV. DER BEGRIFF DES "EIN- UND AUSSTEIGENS" (Divergenzen zu Art. 17 WA)

Der Text des WA präzisiert nicht, was unter dem Ausdruck "opérations d'embarquement ou de débarquement" zu verstehen ist. Über die zeitliche Erstreckung dieses Vorgangs sind unterschiedliche Entscheidungen ergangen.

In dem Rechtsstreit Maché gegen Air France führte der Weg eines Fluggastes in Begleitung eines Angestellten des Unternehmens vom Flugzeug zum Flughafengebäude wegen Bauarbeiten ausnahmsweise durch den etwas abseits vom Rollfeld gelegenen Garten des Zollhauses. Dabei stürzte der Passagier in einen schlecht verdeckten Kanalisationsschacht und erlitt schwere Verletzungen. Das Berufungsgericht Rouen[5], an das die Sache vom Kassationshof[6]

---

1) Corocraft c. PAA, Court of Appeal, London, 7.11.1968, All E R 1969, Bd. 1, S. 82. Vgl. zu dieser Entscheidung Mankiewicz, in ZLR 19 (1970) 61 ff; derselbe, AJCL 18 (1970) 177 ff; du Pontavice, RTDC 1969, S. 311.

2) mitgeteilt, ohne Entscheidungsdatum, in YASL 1966, S. 442.

3) Art. 9 in Verb. mit Art. 8c WA n.F.

4) Vgl. YASL 1966, S. 305.

5) Maché c. Air France, Cour d'Appel de Rouen, 12.4.1967, RGA 30 (1967) 289.

6) Maché c. Air France, Cour de Cass., 18.1.1966, RGA 29 (1966) 32. In derselben Sache entschied der Kassationshof erneut am 3.6.1970. Vgl. RFDA 24 (1970) 311.

verwiesen worden war, entschied letztinstanzlich, daß das WA für Personenschäden auf der Erde nur anwendbar sei, wenn sich der betreffende Unfall an einem Ort des Flugplatzes ereigne, an dem die Passagiere den der Luftfahrt eigentümlichen Gefahren ausgesetzt seien. Es unterstellte den Unfall dem allgemeinen Transportrecht, weil einerseits der Garten des Zollhauses, wo der Kläger zu Schaden gekommen war, nicht in diesen Gefahrenbereich fiel, andererseits aber das Beförderungsvertragsverhältnis noch fortbestand. Es betonte ausdrücklich, daß der Transportvertrag in seiner Dauer sich nicht notwendig mit dem Zeitraum zu decken brauche, währenddem das WA Anwendung findet. Andere französische Gerichte haben demgegenüber auf die Einheit des Transportvertrages abgestellt und entschieden, daß das Ein- und Aussteigen im Sinne des Art. 17 WA den Gang vom und zum Flughafengebäude mitumfaßt.[1)]

Eine von beiden Auslegungen abweichende Interpretation hat das KG Berlin gegeben.[2)] Die Klägerin war auf dem Weg zum Flugzeug auf der Treppe gestürzt, die von der Wartehalle zum Rollfeld führte. Das Gericht unterstellte die aus diesem Unfall geltend gemachten Ansprüche dem WA. Zur Begründung ist ausgeführt: "Es könnte zwar daran gezweifelt werden, daß das WA ... die Haftung des Luftfrachtführers lediglich im Hinblick auf die typischen Gefahren, die unmittelbar mit der Benutzung eines Flugzeuges im Zusammenhang stehen, strenger gestaltet hat. Hierbei würde aber übersehen, daß der Luftfrachtführer die Fluggäste bereits dann in seine Obhut nimmt, wenn er diese auffordert, sich von der Wartehalle zum Flugzeug zu begeben ... Da nach dem Gesetz keine reine Gefährdungshaftung zuungunsten des Luftfrachtführers besteht, kann es nicht unbillig sein, den Begriff des "Einsteigens" weit auszulegen."

Alle Entscheidungen gelangten zur beschränkten Haftung des Luftfrachtführers. Das Urteil des Berufungsgerichts Rouen kam zu diesem Resultat, weil die auf dem benutzten Flugschein abgedruckten Beförderungsbedingungen die Haftungsbeschränkungen des WA a.F. enthielten, so daß auch bei Anwendung allgemeinen Transportrechts sich die Rechtslage nicht von derjenigen des WA unterschied.

---

1) So die Vorinstanzen in Maché c. Air France, Trib. de gr. inst. de la Seine, 2.6.1961, Jurispr. 1963, S. 91, bestätigt v. Cour d'Appel de Paris, 28.6.1963, Jurispr. 1963, S. 258. Vgl. auch X c. Y, Cour d'Appel d'Aix-en-Provence, 14.11.1967, RFDA 22 (1968) 201.

2) Blumenfeld c. BEA, KG Berlin, 11.3.1961, ZLR 11 (1962) 78.

Unterscheiden sich dagegen die Höchsthaftungssummen des zur Anwendung kommenden Abkommens[1] von denjenigen der Beförderungsbedingungen[2], so kann ein auf dem Gang von oder zum Flugzeug verletzter Passagier in den Genuß sehr unterschiedlicher Schadensersatzbeträge kommen, je nachdem, ob das Gericht auf die Einheit des Transportvertrages abstellt oder nicht.

Ein anderer Streitpunkt bleibt die Frage, wann der Vorgang des Einsteigens beginnt, bzw. wann das Aussteigen i.S. des Art. 17 WA beendet ist. Das Kammergericht Berlin stellte auf den Zeitpunkt ab, in dem der Luftfrachtführer die Fluggäste in seine Obhut nahm und sah den Beginn der Beförderung nach dem WA in der Aufforderung an die Fluggäste, von der Wartehalle zum Flugzeug zu gehen.

Der französische Kassationshof machte demgegenüber die Anwendung des WA davon abhängig, ob sich der Unfall an einem Ort des Flugplatzes ereignete, an dem der Passagier noch den der Luftfahrt eigentümlichen Gefahren ausgesetzt war und verneinte dies für den am Rande des Flughafens gelegenen Zollgarten.

Ähnlich entschied ein amerikanisches Gericht[3], indem es ausführte, das Aussteigen i.S. des WA sei beendet, wenn der Passagier das Flugzeug verlassen und einen sicheren Ort innerhalb des Flughafengebäudes erreicht habe.[4]

---

1) siehe oben S. 32 f.

2) Die 1970 neugefaßten JATA-Beförderungsbedingungen, ZLR 20 (1971) 233 ff, sehen die Höchsthaftungsbeträge des WA a.F. bzw. diejenigen des HP vor, je nachdem, welchem Abkommen der Flug unterliegt. Die bisherigen Beförderungsbedingungen (Abraham, Komm., Bd. 1, S. 414 ff), sahen nur die Höchsthaftungssummen des WA a.F. vor.

3) unveröffentlichte Entscheidung Mac Donald c. Air Canada (1st Cir.), März 1971.

4) Wiederum anders ist die Auslegung, die Art. 17 WA durch das Schweizerische Lufttransportreglement, Art. 1b, erhalten hat. Doch liegt noch keine schweizerische Entscheidung zum Begriff des Ein- und Aussteigens i.S. des WA vor.

## V. WAS IST "VERSPÄTUNG"? (Divergenzen zu Art. 19 WA)

Nach Art. 19 WA hat der Luftfrachtführer den Schaden zu ersetzen, der durch Verspätung bei der Luftbeförderung von Reisenden, Gepäck oder Gütern entsteht. Zu dem Zeitraum, den eine Verspätung umfaßt, gibt es verschiedene Theorien.[1] An dieser Stelle kann nur auf die gröbsten Divergenzen in der Rechtsprechung eingegangen werden. Sie betreffen die Frage, ob die Verspätung in den von Art. 17 und Art. 18 Abs. 2 WA gesetzten Grenzen entstanden sein muß oder auch die vollkommene Nichterfüllung des Beförderungsvertrages, z. B. wegen Überbuchung oder Ausfall des Flugzeugs umfaßt. Je nachdem, welcher Auffassung man sich anschließt, tritt die unbeschränkte Haftung des Luftfrachtführers nach Landesrecht oder seine beschränkte Haftung nach dem WA ein.

In Tumarkin gegen PAA traf der Passagier erst 20 Minuten, statt wie vorgeschrieben, 45 Minuten vor Abflug auf dem Flugplatz ein, um die üblichen Abfertigungsformalitäten zu erledigen.[2] Er wurde daher zum Transport nicht mehr zugelassen. Das Gericht wies seine gegen die Luftfahrtgesellschaft erhobene Schadenersatzklage ab, doch ging es dabei von der Anwendbarkeit des WA auf den vorliegenden Fall aus.

In Houdin gegen Panair do Brasil[3] war der Kläger mit der Leitung einer Vorstellung "Son et Lumière" in Lissabon am Abend des 20. 6. 1958 betraut, zu der das Erscheinen des portugiesischen Staatspräsidenten angekündigt war. Der Kläger hatte einige Tage zuvor bei der Beklagten in Paris zwei Flugscheine für einen fahrplanmäßigen Flug am Tage der Vorstellung von Mailand über Rom nach Lissabon gekauft. Als er am Vormittag des 20. 6. in Rom ankam, erklärte ihm die Beklagte, daß das vorgesehene Flugzeug wegen Motorschadens ausgefallen sei und sie ihm eine Verbindung Rom - Lissabon erst am übernächsten Tag besorgen könne. Aufgrunddessen konnte der Kläger bei der Aufführung des Stückes nicht zugegen sein. Das angerufene französische Gericht erkannte auf Verspätungshaftung des Luftfrachtführers nach Art. 19 WA und sprach dem Kläger das ihm für die Spielleitung zugesagte Honorar von rd. $ 1000 zu.

---

1) Vgl. Sundberg, Quelques aspects de la responsabilité pour retard en droit aérien, RFDA 20 (1966) 139 ff; Shawcross, S. 431 ff.

2) New Jersey, Superior Ct., Law Division, Essex County, 20. 6. 1956, USAvR 1956, S. 383.

3) Trib. de grande inst. de la Seine, 9. 7. 1960, Jurispr. 1962, S. 101.

Im gleichen Sinne urteilte das LG Düsseldorf.[1] Der Kläger hatte ein Retourbillet Düsseldorf-Istanbul-Düsseldorf gelöst. Als er zu dem auf dem Flugschein angegebenen Datum die Rückreise antreten wollte, wurde er wegen Überbuchung des Flugzeugs abgewiesen. Das LG Düsseldorf sprach ihm aus Art. 19 WA die Kosten des Fluges mit einer anderen Gesellschaft, den Verdienstausfall und die sonstigen Auslagen zu.

Im Gegensatz zu diesen, den Anwendungsbereich des WA ausdehnenden Entscheidungen steht ein Urteil des Gerichtshofs von Manila.[2] Einige Mitglieder einer Reisegesellschaft, die von Manila aus eine Wallfahrt nach Lourdes unternahm, mußten bei der Ankunft auf dem Flugplatz erfahren, daß sie infolge Überbuchung des für die erste Teilstrecke vorgesehenen Flugzeugs nicht mitfliegen konnten. Sie hatten kostspielige Reisevorbereitungen getroffen und klagten auf Schadensersatz. Das Gericht wies die Berufung des Luftfrachtführers auf die Haftungsbeschränkungen des Abkommens mit der Begründung ab, daß es sich im vorliegenden Fall nicht um einen im WA geregelten Transportschaden, sondern um die landesrechtlich zu beurteilende Nichterfüllung einer eingegangenen Beförderungspflicht handele.[3]

Ähnlich entschied das LG Frankfurt a.M. Die Klägerin hatte am 28.5. mehrere Flugscheine für einen Flug München-Mailand-Nizza und zurück auf den 6. und 7.6. gebucht. Wegen eines Streiks in Frankreich flog die Beklagte den Flughafen Nizza seit dem 18.5. nicht mehr an. Dies wurde der Klägerin jedoch erst bei ihrer Ankunft in Mailand mitgeteilt. Den angebotenen Weiterflug nach Genua und eine anschließende Beförderung mit einem Kraftfahrzeug nach Nizza lehnte die Klägerin ab, weil sie dann die von ihr wahrzunehmenden Geschäftstermine versäumt hätte. Sie flog nach München zurück. Das Landgericht verurteilte die Beklagte zum Schadenersatz wegen Nichterfüllung des Vertrages und Verschuldens beim Vertragsschluß. Im Urteil heißt es: "Nur wenn ein Verspätungsschaden vorliegt, regeln sich die Haftungsfolgen ausschließlich nach dem WA. Andere in dem Abkommen nicht genannte Fälle werden davon nicht berührt."[4]

---

1) LG Düsseldorf, 3.2.1971, ZLR 20 (1971) 290, 293.

2) Urteil v. 11.8.1959, SVLR-Bull. Nr. 24 (1960) 12.

3) Vgl. auch Clasquin c. Socotra, Cour d'Appel de Paris, 28.2.1953, RFDA 7 (1953) 105, wo die Frage gestellt, aber letztlich offengelassen ist.

4) LG Frankfurt a.M., 20.6.1969, Betriebs-Berater 1969, S.848.

## VI. WANN HAT DER LUFTFRACHTFÜHRER ALLE ERFORDERLICHEN MASSNAHMEN ZUR VERHÜTUNG DES SCHADENS GETROFFEN? (Divergenzen zu Art. 20 Abs. 1 WA)

Nach Art. 20 Abs. 1 WA entfällt die Haftung des Luftfrachtführers, wenn er beweist, daß er und seine Leute alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder daß sie diese Maßnahmen nicht treffen konnten.

Eine ältere, immerhin fast zwei Jahrzehnte andauernde Divergenz betraf den Entlastungsbeweis des Luftfrachtführers bei völlig ungeklärter Schadensursache.[1] Die einen sprachen den Luftfrachtführer in diesem Fall von jeder Ersatzpflicht frei, wenn er nur nachweisen konnte, daß er und seine Leute alle vernünftigen und üblicherweise von einem sorgfältigen Unternehmen zu beachtenden Maßnahmen getroffen hatte.[2] Die anderen sahen den Beweis für die Schuldlosigkeit der Besatzung damit nicht als erbracht an und verurteilten den Luftfrachtführer im Rahmen der Höchsthaftungsbeträge zu Schadensersatz.[3] Die letztere Auffassung, wonach bei völlig ungeklärter Scha-

1) Vgl. Hjalsted, JALC 27 (1960) 1 ff und 119 ff.

2) A. c. MALERT, Berufungsgericht Budapest, 2.4.1936, ALR 7 (1937) 79; Csillag c. Air France, Trib. civil de Toulouse, 10.2.1938, unveröffentlicht, mitgeteilt von Lemoine, Traité, Nr. 825; Palleroni c. SANA, Corte di Cass., 31.3.1938, ALR 8 (1938) 155; Ritts c. American Overseas Airlines, S.D.N.Y., 17.1.1949, USAvR 1949, S. 65.

3) Deutschland: Flohr c. KLM, LG Frankfurt a.M., 8.3.1939, ALR 9 (1939) 180; Blumenfeld c. BEA, KG Berlin, 11.3.1961, ZLR 11 (1962) 78.
England: Grein c. Imperial Airways, 13.7.1936, Ct. of Appeal, ALR 6 (1936) 262.
Frankreich: Nordisk c. Air France, Cour d'Appel de Paris, 28.2.1953, ZLR 2 (1953) 367; GATI c. JAT, Cour d'Appel de Paris, 12.12.1961, JCP 1962 (I) 12596; Gilmore c. Air France, Trib. de grande instance de la Seine, Jurispr. 1967, S. 200.
Italien: Primatesta c. Ala Littoria, Trib. di Tripoli, 14.8.1937, ALR 8 (1938) 303.
Schweiz: Kamil c. SABENA, BG, 28.6.1960, ZLR 10 (1961) 133.
U.S.A.: Wyman c. PAA, N.Y. County Supr. Ct., 25.6.1943, USAvR 1943, S. 1; Goepp c. American Overseas Airlines, N.Y. County Supr. Ct., Appelate Division, 16.12.1952, USAvR 1952, S. 486 u. 1953, S. 503; Grey c. American Airlines, Ct. of Appeals (2d Cir.), 7.11.1955, USAvR 1955, S. 626; Warren c. FTL, S.D. of California, Central Division, 21.9.

densursache eine Haftungsvermutung zu Lasten des Luftfrachtführers angenommen wird, hat sich in der Rechtsprechung durchgesetzt, doch werden weiterhin sehr unterschiedliche Anforderungen an den Entlastungsbeweis des Luftfrachtführers gestellt.

Während die kontinentale Rechtsprechung abstrakt darauf abstellt, ob der Luftfrachtführer erstens die genaue Schadensursache und zweitens seine Nichtschuld an dieser Ursache nachgewiesen hat, geht die anglo-amerikanische Judikatur mehr empirisch vor. Nach ihr braucht das eigentliche schadenstiftende Ereignis zur völligen Haftungsbefreiung des Luftfrachtführers nicht mit solch absoluter Sicherheit festzustehen. Es genügt eine große Wahrscheinlichkeit. Die anglo-amerikanische Interpretation des Art. 20 Abs. 1 WA ist deshalb etwas weiter als die kontinentale und wirkt sich zugunsten des Luftfrachtführers aus.[1)] Einige Beispiele mögen die strengen Anforderungen europäischer Gerichte an den Nachweis der genauen Schadensursache erläutern.

In einem vom Berufungsgericht Paris zu entscheidenden Rechtsstreit handelte es sich um eine Passagierbeförderung von Belgrad nach Paris. Das Flugzeug stürzte im Dezember 1956 in der Nähe von München ab, wobei der Kläger als Passagier schwer verletzt wurde. Das Gericht sah den Entlastungsbeweis des Luftfrachtführers als nicht erbracht an, obwohl die nach Feststellung des Gerichts peinlichst genau und vollständig durchgeführte Unfalluntersuchung ergab, daß das benutzte Flugzeug zum Luftverkehr tauglich und in gutem Zustand war, daß sich das Flugpersonal im Besitz gültiger Zeugnisse, Informationen und Karten befand, die Sicherheitsvorrichtungen funktionierten, die Funkverbindung normal und die Flugplatzverhältnisse nicht zu beanstanden waren, kurz, überhaupt nichts vorhanden war, aus dem geschlossen werden konnte, daß der Unfall durch ein technisches Versagen des Flugzeugs

---

1964, Jurispr. 1965, S. 241 (in der Berufungsinstanz aus anderen Gründen aufgehoben). Unrichtig Berguido c. Eastern Airlines, Ct. of Appeals (3rd Cir.), 23. 11. 1966, 9 Avi 18319: obwohl die Luftfahrtgesellschaft im Prozeß erklärt hatte, daß sie den Entlastungsbeweis nicht erbringen könne und sich deshalb zur Haftung im Rahmen der Höchsthaftungsbeträge bereit erklärte, traf das Gericht die Feststellung, daß sie nicht fahrlässig gehandelt habe. Es erklärte dann allerdings, daß der Luftfrachtführer bei Mängeln des Flugscheins nur beschränkt hafte, und kam so doch zu seiner Verurteilung im Rahmen der Höchsthaftungsbeträge. Vgl. S. 31 Fn. 1.

1) Vgl. Sesseli, La notion de faute dans la Convention de Varsovie, Diss. Lausanne 1961, S. 91.

oder durch atmosphärische Bedingungen zustandegekommen wäre.[1)]

In dem vom schweizerischen Bundesgericht entschiedenen Fall Kamil gegen SABENA[2)] hatte die Unfalluntersuchung einen Defekt am Variometer des Flugzeugs ergeben, so daß der Pilot über die Sinkgeschwindigkeit möglicherweise falsch informiert war. Doch ließ sich nicht nachweisen, ob dieser Schaden schon während des Fluges bestand oder erst durch den Absturz eingetreten war. Auch blieb zweifelhaft, ob sich der Pilot überhaupt des Instruments bedient hatte. Die Vorinstanz kam deshalb zu dem Schluß, daß die Schadensursache nicht mit voller Sicherheit feststehe und verurteilte die SABENA zum Schadensersatz im Rahmen der Höchsthaftungsbeträge des Abkommens. Das Bundesgericht führte zustimmend aus, eine Tatsache sei nur dann im Sinne des Art. 20 Abs. 1 WA bewiesen, wenn der Richter überzeugt sei, daß sie sich ereignet habe. Es genüge nicht, wenn er sie für möglich, ja für wahrscheinlich halte. Übrig bleibende Zweifel gingen zu Lasten des Beweispflichtigen.

Nicht weniger streng sind die Anforderungen, die in der bereits erwähnten Entscheidung des KG Berlin vom 11.3.1961[3)] an den Nachweis der genauen Schadensursache gestellt werden. Die Klägerin war auf dem Weg zum Flugzeug auf der zur Rollbahn führenden Treppe gestürzt, was zur Verurteilung der beklagten Luftfahrtgesellschaft im Rahmen der Höchsthaftungsbeträge des Abkommens führte. In der Urteilsbegründung heißt es: "Die Ursache des Unfalls ist zwar nicht ermittelt worden. Das 'non liquet' geht aber hier zu Lasten der beweispflichtigen Beklagten. Es trifft zwar zu ..., daß die Treppe, auf der der Unfall sich ereignet hat, sich in einem ordnungsgemäßen Zustand befunden hat. Gerade dieser Umstand kann bei nicht geklärter Ursache des Unfalls aber nicht dazu führen, daß die Grundsätze vom Beweis des ersten Anscheins zur Rechtfertigung der Annahme eines eigenen Verschuldens der Klägerin dienen können ..."

Im Vergleich hierzu nun zwei amerikanische Entscheidungen. In dem Rechtsstreit American Smelting gegen Philippine Airlines[4)] gingen sechs Kisten Barrengold beim Transport von den U.S.A. nach Hongkong verloren, als das Flugzeug bei der Landung in Hongkong an einem dem Flughafen un-

---

1) Gati c. JAT, oben S. 43 Fn. 3 (Frankreich), hierzu auch Matte, S. 411.
2) oben S. 43 Fn. 3 (Schweiz).
3) Blumenfeld c. BEA, oben S. 43 Fn. 3 (Deutschland).
4) American Smelting c. Philippine Airlines, N.Y. County Supr. Ct., 21.6.1954, USAvR 1954, S. 221, bestätigt v. N.Y. Ct. of Appeals, 8.6. 1956, USAvR 1956, S. 387.

mittelbar benachbarten Berg zerschellte. Das New Yorker Gericht stellte fest, der Unfall sei durch ein unglückliches Zusammentreffen mehrerer Umstände erfolgt. Eine fehlerhafte Lenkung des Flugzeugs durch den Piloten habe dabei mitgespielt. Aber auch ungenaue Informationen seitens des Kontrollturmes des Landeplatzes sowie die schlechten Wetterverhältnisse und die gefährliche Umgebung gerade dieses Flugplatzes könnten möglicherweise die Unfallursache gewesen sein. Diese Feststellungen genügten dem Gericht, den Luftfrachtführer gemäß Art. 20 Abs. 2 WA a. F. von jeder Haftung freizustellen. In der Entscheidung Berner gegen BCPA[1] ging es um die Schadensersatzansprüche der Hinterbliebenen eines auf dem Flug von New York nach Sydney tödlich verunglückten Pianisten. Obwohl das Berufungsgericht zu dem Ergebnis kam, daß die fragmentarische Unfallrekonstruktion keine eindeutigen Schlußfolgerungen über die Ursache des Absturzes zulasse, wurde eine beschränkte Haftung des Luftfrachtführers überhaupt nicht in Betracht gezogen.

Offensichtlicher sind die Divergenzen zu der weiteren Voraussetzung des Entlastungsbeweises, nämlich dem Nachweis, daß der Luftfrachtführer den Unfall nicht verschuldet hat. Hier vermischt sich allerdings wieder die unterschiedliche Auslegung mit der verschiedenartigen rechtlichen Würdigung des konkreten Sachverhalts. So hat das Berufungsgericht Brüssel[2] die Haftung des Luftfrachtführers verneint, der es unterließ, das ungenügend gesicherte Reisegepäck während der Zollkontrolle zu überwachen, während sie das Berufungsgericht New York[3] in einem Fall bejaht hat, in dem der Luftfrachtführer zur Bewachung des Gebäudes, aus dem die Fracht dann gestohlen wurde, einen mit einer Pistole bewaffneten Wächter betraut hatte.

In einem, dem Berufungsgericht Amsterdam vorliegenden Sachverhalt waren exotische Vögel beim Transport von Addis Abbeba nach Amsterdam wegen der großen Hitze, die bei einer Zwischenlandung in Djibouti herrschte, verendet. Das Gericht führte aus, Art. 20 Abs. 1 WA dürfe nicht so verstanden werden, daß der Luftfrachtführer unbedingt beweisen muß, daß der Schaden seine Ursache in einem Umstand hat, für den er nicht verantwortlich ist. Die Haftungsbefreiung nach Art. 20 greife nicht erst beim Nachweis höherer

---

1) Court of Appeals (2d Cir.), 346, Federal Reporter, 2. Serie, S. 532 (1965), vgl. auch Lacey, S. 390.

2) Favre c. SABENA, Cour d'Appel de Bruxelles, 10. 6. 1950, USAvR 1950, S. 392.

3) Rugani c. KLM, N. Y. County, City Court, 20. 1. 1954, USAvR 1954, S. 74. Vgl. auch de Juglart in Anm. zu Gati c. JAT in: JCP 1962 I 12596.

Gewalt ein. Durch den Beweis, daß die Lüftung funktioniert habe, sei der Luftfrachtführer entlastet.[1)]

Einen ähnlichen Standpunkt nimmt der BGH ein. In dem zu entscheidenden Fall hatte der Kläger dem beklagten Lufttransportunternehmen eine Sendung Fotogeräte zur Beförderung nach Buenos Aires (Argentinien) gegeben. Aufgrund der Weisung des Absenders wurde jedoch die Sendung unterwegs gestoppt und in Rio de Janeiro ausgeladen. Die Zollbehörde beschlagnahmte sie und gab sie auch nicht wieder frei. Der BGH begründete die Klageabweisung u.a. damit, es dürfe vom Beklagten nicht der Nachweis verlangt werden, daß er alle diejenigen Maßnahmen getroffen habe, deren Notwendigkeit zur Verhütung des Schadens bei rückblickender objektiver Betrachtungsweise festgestellt werden kann. Aufgrund dieser Rechtsansicht hielt das Gericht einen Hinweis von seiten des Luftfrachtführers auf die diesem bekannte Beschlagnahmegefahr bei Entgegennahme der Weisung des Absenders, die Güter in dem brasilianischen Zwischenlandehafen auszuladen, nicht für erforderlich.[2)]

In zwei Entscheidungen zur Haftung des Luftfrachtführers wegen Verspätung vertritt das Tribunal de grande instance de la Seine den entgegengesetzten Standpunkt. Es ist der Meinung, um das nach dem Abkommen vermutete Verschulden zu widerlegen, genüge es nicht, daß der Luftfrachtführer beweist, daß er die Verspätung nicht verschuldet hat; er müsse des weiteren darlegen, daß sie aus Umständen herrührt, die von seinem Willen unabhängig sind. In der bereits erwähnten Entscheidung Houdin gegen Panair do Brasil[3)] berief sich das beklagte Unternehmen für den Ausfall des fahrplanmäßigen Flugzeugs auf Motorschaden. In Souillac gegen Air France[4)] begründete die Fluggesellschaft eine erst während des Fluges angesagte weitere Zwischenlandung, durch die sich der Passagiertransport um über einen Tag hinausschob, mit schlechten atmosphärischen Verhältnissen und der dadurch bedingten Notwendigkeit, nochmals Treibstoff aufzunehmen. In beiden Fällen erfolgte Verurteilung der Luftverkehrsgesellschaft zum Ersatz des Ver-

---

1) Stichting Rotterdamsche Diergaarde c. Air France, Arrondissementsrechtsbank Amsterdam, 15.6.1956, Jurispr. 1959, S.100.

2) BGH, 9.10.1964, ZLR 14 (1965) 167, 172.

3) oben S.41 Fn.3.

4) Souillac c. Air France, Trib. de grande inst. de la Seine, 26.6.1964, RGA 28 (1965) 15. Das Urteil erging allerdings zum französischen Gesetz v. 2.3.1957, durch das das WA auf die innerstaatliche Luftbeförderung ausgedehnt worden ist.

spätungsschadens, weil sie den Nachweis, daß es ihr objektiv unmöglich war, den Transport rechtzeitig durchzuführen, nicht erbracht hatte. Daraus wird hergeleitet[1], daß sich der Luftfrachtführer nach französischem Recht nur von der Haftung befreien kann, wenn er nachweist, daß die Ursache des Unfalls bzw. der Verspätung entweder auf einen Dritten zurückzuführen ist oder auf Zufall oder höherer Gewalt beruht.

Das Protokoll von Guatemala nimmt, wie schon die Montrealer Vereinbarung, dem Luftfrachtführer die Berufung auf Art. 20 WA nur bei Schadensersatzansprüchen aus Tod und Körperverletzung sowie Beschädigung von Reisegepäck (Art. VI). Damit wird die Bedeutung dieser Divergenz kaum gemindert.

## VII. HAFTUNG DER LEUTE DES LUFTFRACHTFÜHRERS (Divergenzen zu Art. 20 WA a. F.)

Gegenstand widersprechender Entscheidungen ist auch die Frage, ob die Leute des Luftfrachtführers (z. B. das Bord- und Bodenpersonal und nach kontinentaler Auffassung auch der Vercharterer eines Luftfahrzeugs) in den Genuß der haftungsbeschränkenden Vorschriften des WA kommen, wenn sie von dem geschädigten Benutzer unmittelbar in Anspruch genommen werden.

Nach überwiegender Ansicht bestimmt sich mangels einer besonderen Regelung im WA a. F. die eigene Ersatzpflicht der Leute des Luftfrachtführers für einen von ihnen selbst verursachten Schaden nach Landesrecht.[2] Dementsprechend ist in dem amerikanischen Urteil Pierre gegen Eastern Airlines[3] eine Anwendung der Höchsthaftungsbeschränkungen des WA auf die Leute des Luftfrachtführers abgelehnt worden. Dasselbe ist in der kanadischen Entscheidung Stratton gegen Trans-Canada Airlines - wenn auch nur als obiter dictum -

---

1) Funck-Brentano, Die Haftung des Luftfrachtführers im Falle von Flugzeugunfällen mit Personenschäden und die Auslegung des Art. 20 und 25 des Warschauer Abkommens durch die französischen Gerichte, ZLR 16 (1967) 83 ff, 86.

2) Vgl. die Hinweise bei Abraham, Komm., Bd. 1, S. 357; Shawcross, S. 416; Matte, S. 414; du Pontavice, RTDC 1969, S. 321, Nr. 59; Schweickhardt, S. 51; Alten, ZLR 5 (1956) 238.

3) Pierre c. Eastern Airlines, New Jersey District Ct., 27. 6. 1957, USAvR 1957, S. 431.

ausgesprochen.[1] Ebenfalls in einer amerikanischen Entscheidung, Scarf gegen TWA, wurde es abgelehnt, die Gerichtsstandsklausel des Art. 28 WA auch auf die Leute des Luftfrachtführers anzuwenden.[2]

Nach anderer Ansicht müssen die Vorschriften des WA billigerweise auch den Leuten des Luftfrachtführers zugute kommen.[3]

In der amerikanischen Entscheidung Wanderer gegen SABENA und PAA[4] besorgte die amerikanische Gesellschaft für die SABENA auf dem Flugplatz Gander (Neufundland) die Verkehrskontrolle. Sie gehörte nach Ansicht des Gerichts damit zu den Leuten der SABENA für die von dieser übernommenen Lufttransporte. Wegen eines zu einem Unfall führenden Fehlverhaltens der Angestellten der PAA nahmen die Kläger beide Luftfahrtgesellschaften in Anspruch. Das Gericht entschied, die Haftungsbestimmungen des WA seien nicht nur auf den den Transport ausführenden Luftfrachtführer anwendbar, sondern auch auf Personen, die in seiner Vertretung am Transport mitwirkten.

Dieselbe Auffassung vertrat ein amerikanisches Gericht in der Entscheidung Chutter gegen KLM und Allied Aviation Service Corp.[5]. Hier hatte die Klägerin bei der KLM einen Flugschein für einen Flug von New York nach Athen gekauft. Der Unfall ereignete sich unmittelbar vor dem Abflug. Im Flugzeug leuchtete bereits das Zeichen "Anschnallen", als die Klägerin nochmals zur Tür des Flugzeugs zurückging, um ihrer Tochter zuzuwinken. Sie trat hierzu auf die Landetreppe, die im selben Moment von der Service Corporation, deren sich die KLM zur Ausführung der Bodendienste bediente, weggezogen wurde. Die Klägerin fiel infolgedessen aus dem Flugzeug und erlitt Verletzungen. Gegenüber ihrer Schadensersatzklage beriefen sich beide Beklagte auf den Ablauf der zweijährigen Ausschlußfrist des Art. 29 WA. Das Gericht ließ diesen Einwand auch gegenüber der Service Corporation gelten.

---

1) Supr. Ct. of British Columbia, 9.2.1961, USAvR 1961, S. 246, bestätigt in der Berufungsinstanz, vgl. Shawcross, S. 411 Fn. 19.

2) Scarf c. TWA and Allied Aviation Service Corp., N. Y. S. D., 27.10. 1955, USAvR 1956, S. 28.

3) Lemoine, Traité, Nr. 840 ff; Drion, Limitation of Liabilities, Nr. 133 ff; Mankiewicz, Die Anwendung des Warschauer Abkommens, ZAIP 27 (1962) 465; Litvine Nr. 234 ff.

4) N. Y. Supr. Ct., 10.2.1949, USAvR 1949, S. 25.

5) Chutter c. KLM and Allied Aviation Service Corp., S. D. N. Y., 27.6. 1955, USAvR 1955, S. 250.

Schließlich wurde noch in zwei jüngeren amerikanischen Entscheidungen, die zum gleichen Unfall ergangen sind, jeweils die SABENA, die für die KLM auf dem Flughafen Shannon (Irland) Bodendienste durchführte und dabei durch grobfahrlässiges Verhalten mit zu dem entstandenen Schaden beigetragen hatte, als Gehilfe der KLM der Haftungsregelung des WA a.F. unterstellt.[1)]

Das HP hat die Streitfrage für die Staaten, die es ratifiziert haben, in dem Sinne geregelt, daß sich auch die Leute des Luftfrachtführers auf die Höchsthaftungsbeträge, "die nach Art.22 WA n.F. für den Luftfrachtführer gelten" - aber nur auf diese - berufen können.[2)]

## VIII. AUSSCHLUSS DER FREIZEICHNUNG DES LUFTFRACHTFÜHRERS (Divergenzen zu Art.23 WA)

Gemäß Art.23 WA ist jede Bestimmung des Beförderungsvertrags nichtig, durch welche die im WA niedergelegte Haftung des Luftfrachtführers ganz oder teilweise ausgeschlossen werden soll. Dieses Freizeichnungsverbot ist in verschiedener Beziehung unterschiedlich interpretiert worden.

### a) Haftungsausschluß für Verspätung

Nach herrschender Meinung stellen die in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Luftfahrtgesellschaften enthaltenen Klauseln über die Unverbindlichkeit der Flugpläne keine unzulässige Freizeichnung von der in Art.19 WA niedergelegten Verspätungshaftung des Luftfrachtführers dar.[3)] Die zu-

1) Tuller c. KLM und SABENA, Ct. of Appeals (Columbia Cir.), 23.6.1961, Jurispr. 1965, S.207, 213; Coultas c. KLM und SABENA, S.D.N.Y., 17.4.1961, Jurispr. 1965, S.76, 86.

2) Vgl. Art.25A WA n.F.; Sand, ZLR 11 (1962) 78, weist allerdings darauf hin, daß diese Bestimmung in Verbindung mit Art.5 des Abkommens von Guadalajara eine mögliche neue Quelle widersprechender Entscheidungen darstellt.

3) BRD: SAS c. Wucherpfennig, LG Hamburg, 6.4.1955, ZLR 4 (1955) 226, 231.
Frankreich: Clasquin c. Socotra, Cour d'Appel de Paris, 28.2.1953, RFDA 7 (1953) 105; Air Frêt c. TWA, Trib. de Commerce de la Seine, 23.2.1956, RFDA 10 (1956) 324.

nehmende Sicherheit und Schnelligkeit des Lufttransports zeigt jedoch einen gewissen Wandel in dieser Haltung an.[1] In Houdin gegen Pan Air do Brasil[2] wurde dem Hinweis des Luftfrachtführers, daß seine Fahrpläne nur ungefähre Zeitangaben enthalten und Änderungen der Flugzeiten vorbehalten sind, nur noch ein "effet limité" zuerkannt, der allenfalls eine geringfügige Verspätung decke. In Souillac gegen Air France[3] erklärte das Gericht dieselbe Klausel wegen Verstoßes gegen Art. 23 WA schlicht für nichtig.

### b) Vereinbarungen, die nur mittelbar auf Haftungsbefreiung gerichtet sind

Eine Reihe älterer amerikanischer Entscheidungen[4] und neuerdings auch das OLG Stuttgart[5] in Übereinstimmung mit der Vorinstanz[6] haben die Beschränkung der zweijährigen Klagefrist des Art. 29 WA durch die Reklamationsfrist von 120 Tagen für Verlust einschließlich Nichtablieferung der Fracht (bzw. von 30 Tagen für Personenschäden) in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Luftverkehrsgesellschaften[7] für zulässig gehalten. Das Berufungsgericht Singapur[8] dagegen sah in ihnen einen Verstoß gegen

---

Niederlande: Heerfur c. KLM, Berufungsgericht Den Haag, 8.3.1962, Jurispr. 1964, S. 80.

1) Vgl. Gimpel, Die Haftung für Verspätungsschäden im Luftverkehr gemäß Warschauer Abkommen, Internationale Transportzeitschrift 1963, S. 1691 ff.

2) Trib. de gr. inst. de la Seine, 9.7.1960, Jurispr. 1962, S. 101, vgl. oben S. 41 Fn. 3.

3) Trib. de gr. inst. de la Seine, 26.6.1964, RGA 28 (1965) 15, vgl. oben S. 47 Fn. 4.

4) Atlantic Fish c. PAA, Illinois Circuit Ct., 29.11.1948, USAvR 1940, S. 23; Rugani c. KLM, N.Y. City Ct., 20.1.1954, USAvR 1954, S. 74. Vgl. auch die bei Schweickhardt, S. 94 in Fn. 177 mitgeteilte Rechtsprechung amerikanischer Gerichte.

5) OLG Stuttgart, 1.10.1963, ZLR 15 (1966) 63, 68.

6) ZLR 15 (1966) 65.

7) Vgl. Art. 15 der IATA-Bedingungen für die Beförderung von Fracht, in: Meyer, Bd. II, S. 10 ff, 37 ff. Die 30-Tage-Frist ist in den aus dem Jahre 1953 stammenden Bedingungen nicht mehr enthalten.

8) Braathens South American c. The Borneo, Ct. of Appeal of Singapore, 30.9.1959, Jurispr. 1961, S. 131, zustimmend Caplan, JBL 1960, S. 213.

Art. 23 WA und erklärte sie für nichtig. Es hielt die entgegenstehende amerikanische Rechtsprechung für unverbindlich und bezog sich zur Begründung seiner Entscheidung auf die englische luftrechtliche Literatur und die australische Seerechtsprechung.[1]

## IX. DIE ANSPRUCHSGRUNDLAGE DER IM WA GEREGELTEN HAFTUNG DES LUFTFRACHTFÜHRERS (Divergenzen zu Art. 24 in Verbindung mit Art. 17 WA)

Die herrschende Lehre leitet die Anspruchsgrundlage der im WA geregelten Haftung des Luftfrachtführers nicht aus dem nach Kollisionsrecht anwendbaren Landesrecht her, sondern entweder aus der lex fori[2] oder aus dem dem Abkommen zugrunde liegenden Beförderungsvertrag[3] oder aus dem Abkommen selbst.[4] Sie stützt sich hierzu in erster Linie auf den Willen der Autoren des Abkommens, die das Rechtswahlproblem durch eine materielle Rechtsvereinheitlichung vermeiden wollten.[5] Ein Teil der amerikanischen Rechtsprechung entnimmt dagegen dem Wortlaut des Art. 24 Abs. 1 WA, wonach ein Anspruch auf Schadensersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht,

---

1) Die neuen JATA-Beförderungsbedingungen (oben S. 40 Fn. 2) haben auf Grund dieser Rechtsprechung auf die 120-Tagefrist verzichtet.

2) Deutschland: Flohr c. KLM, LG Frankfurt a. M., 8. 3. 1939, ALR 9 (1939) 180.
Schweiz: Jaquet c. Club Neuchâtelois, BG, 12. 3. 1957, ZLR 7 (1958) 259.
Italien: Calcio Torino Association c. Avio Linee Italiane, Corte di Cassazione, 9. 3. 1953, ZLR 4 (1955) 70.
England: Corocraft c. PAA, Q. B., 28. 5. 1968, Weekly Law Reports 1968, Teil 3, S. 714, aufgehoben aus anderen Gründen in der Berufungsinstanz (oben S. 38 Fn. 1; ebenso Shawcross, S. 364).
U. S. A.: Garcia c. PAA, N. Y. Supr. Ct. App. Div., 21. 5. 1945, USAvR 1945, S. 39; Salamon c. KLM, N. Y. County Supr. Ct. App. Div., 1. 10. 1951, USAvR 1951, S. 378.

3) Ständige französische Rechtsprechung, vgl. Hennessy c. Air France, Cour d'Appel de Paris, 25. 2. 1954, RFDA 8 (1954) 45; Caisse Régionale de Sécurité Sociale c. Air France, Cour d'Appel d'Aix-en-Provence, 13. 3. 1959, RFDA 13 (1959) 175, bestätigt v. Cour de Cass., 16. 11. 1961, Dalloz 1962, S. 529.

4) So Guldimann, Komm., S. 98, Anm. 5.

5) Shawcross, S. 364. Vgl. auch oben S. 9 Fn. 1.

nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen des Abkommens geltend gemacht werden kann, daß die "cause of action" dem nach Kollisionsrecht anwendbaren nationalen Recht entnommen werden müsse.[1] So wurde z. B. in Komlos gegen Air France[2] auf die Ansprüche eines in Portugal verunglückten amerikanischen Bürgers portugiesisches Recht angewandt und der Mutter des Verunglückten ein Anspruch auf Ersatz des immateriellen Schadens zuerkannt, obwohl ein solcher Anspruch nach dem Recht des angerufenen New Yorker Gerichts nicht besteht. Daraus wird hergeleitet, daß die betreffende amerikanische Auffassung in den Haftungslimiten des WA nur Maximalgrenzen sieht, die durch gegebenenfalls niedrigere Haftungssummen des zur Anwendung kommenden nationalen Rechts oder durch das Fehlen eines Haftungsanspruchs in diesem Recht ausgeschlossen werden können.[3] Die betreffende amerikanische Rechtsprechung zögert jedoch, so weit zu gehen.[4] Auch dürfte nach der Tendenz der amerikanischen Judikatur, dem geschädigten Staatsangehörigen möglichst hohe Haftungsbeträge zukommen zu lassen, wenig Gefahr bestehen, daß sie sich nach niedrigeren Haftungsgrenzen anderer Länder richtet. Außerdem haben fast alle Bundesstaaten der USA die traditionelle Konfliktsregel, wonach das Recht des Unfallortes nicht nur die Anspruchsgrundlage sondern auch die Schadenshöhe bestimmt, aufgegeben.[5] Die Divergenz hat ihre Hauptursache darin, daß das Abkommen die Bestimmung des Personenkreises, der zur Klage berechtigt ist, dem

---

1) Wyman c. PAA, Supr. Ct. N. Y. County, 25. 6. 1943, USAvR 1943, S. 1; Komlos c. Air France, Ct. of Appeals (2d Cir.) 30. 12. 1953, USAvR 1953, S. 471; Noel c. Linea Aeropostal Venezolana, Ct. of Appeals (2d Cir.) 9. 8. 1957, USAvR 1957, S. 274; Fernandez c. Linea Aeropostal Venezolana, S. D. N. Y., 23. 10. 1957, USAvR 1957, S. 369; neuerdings auch Zousmer c. CPA, 11 Avi 17381, S. D. N. Y. 1969, besprochen in JALC 36 (1970) 372.

2) vorige Note.

3) Calkins, The cause of action under the Warsaw Convention, JALC 26 (1959) 216 ff u. 323 ff, 325; Schweickhardt, SVLR-Bull. Nr. 27 (1961) 9 ff; Drion, Limitation of Liabilities, S. 129 Anm. 114.

4) In der erstinstanzlichen Entscheidung in Komlos c. Air France (S. D. N. Y., 14. 7. 1952, USAvR 1952, S. 310) ist - wenn auch nur als obiter dictum - ausgesprochen, daß bei Fehlen eines landesrechtlichen Klagegrundes die Anspruchsgrundlage dem Art. 17 WA selbst entnommen werden müsse.

5) Tompkins, Limitation of Liability by Treaty and Statute, JALC 36 (1970) 421 ff, 424 mit Hinweisen in Fn. 14.

jeweiligen Landesrecht überläßt.[1] Sie hat sich jedoch, soweit ersichtlich, bisher nur in den USA ausgewirkt und insbesondere zur Folge gehabt, daß in vielen Fällen nicht die Federal Courts sondern die State Courts über die Haftpflichtklagen aus dem WA entschieden haben. Dem amerikanischen Senat liegt zur Zeit ein Gesetzesentwurf vor, der die ausschließliche Zuständigkeit der Federal Courts für Haftpflichtprozesse aus dem Luftbeförderungsvertrag vorsieht.[2]

## X. AKTIVLEGITIMATION BEI SACHSCHÄDEN (Divergenzen zu Art. 24 Abs. 1, 30 Abs. 3 WA)

Nach Art. 24 Abs. 1 WA kann ein Anspruch auf Schadensersatz "nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen" des Abkommens geltend gemacht werden. Die "Voraussetzungen und Beschränkungen" werden durch die zwingenden Abkommensvorschriften umrissen. Streitig ist, ob dazu auch die Bestimmungen über die Klageberechtigung bei Sachschäden gehören.

Die Mehrheit der Gerichtsentscheidungen leitet aus Art. 24 Abs. 1, 30 Abs. 3 und Art. 12 ff WA her, daß bei Schäden aus der Fracht- und Gepäckbeförderung das Klagerecht ausschließlich dem im Luftfrachtbrief bzw. Fluggepäckschein genannten Absender und Empfänger bzw. deren Versicherungsgesellschaft zusteht, wenn die Ansprüche auf die letztere übergegangen sind, nicht dagegen dem Eigentümer oder sonst dinglich Berechtigten.[3]

---

1) Ausführlich Mankiewicz, Die Anwendung des Warschauer Abkommens, S. 471 u. 476.

2) Vgl. U.S. Senate, Ninety-First Congress, First Session on page 961: A Bill to improve the judicial machinery by providing for federal jurisdiction on a body of uniform federal law for cases arising out of aviation and space activities, Part 2, March 18, 1969. U.S. Government Printing Office, Washington 1969.

3) Belgien: Zivilgericht Brüssel, 30. 6. 1950, Revue Générale des Assurances et des Responsabilités 1951, Spalte 4723, wie zitiert bei Verplaetse, Das Luftrecht in Belgien, ZLR 12 (1963) 38 Fn. 13.
Frankreich und Libanon: ständige Rechtsprechung, vgl. Sprinks c. Air France, Cour d'Appel de Paris, 27. 6. 1969, RFDA 23 (1969) 405 und die dort in Anm. v. Georgiades erwähnten französischen und libanesischen Entscheidungen, sowie American Cassuality c. Monit, Cour d'Appel de Paris, 19. 12. 1964, Jurispr. 1965, S. 346.

Im Gegensatz hierzu hat ein südafrikanisches Gericht entschieden, Art. 24 Abs. 1 WA sei nicht so stark, daß er auch die Rechte anderer Personen als Absender und Empfänger ausschließe.[1] In dem zur Entscheidung stehenden Fall hatte ein südafrikanischer Juwelier ein Päckchen Diamanten beim Postamt in Johannesburg zur Luftbeförderung nach New York aufgegeben. Die Sendung kam während des von der PAA ausgeführten Luftposttransports abhanden. Das Gericht wandte das Abkommen entgegen Art. 2 Abs. 2 WA auf die Postbeförderung an und ließ die Klage der Versicherung, die den Eigentümer der Diamanten entschädigt hatte, zu, obwohl hier unstreitig die Post Absenderin und Empfängerin war.

## XI. DIE UNBESCHRÄNKTE HAFTUNG DES LUFTFRACHTFÜHRERS (Divergenzen zu Art. 25 WA)

a) Nach dem WA in seiner ursprünglichen Fassung verliert der Luftfrachtführer die Möglichkeit, sich auf die Haftungsbeschränkungen des Abkommens zu berufen, wenn ihm nachgewiesen wird, daß er oder einer seiner Leute den Schaden vorsätzlich oder durch eine Fahrlässigkeit, "die nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht", herbeigeführt hat. Aus dem ganzen System des Abkommens ergibt sich, daß es sich hierbei um ein schweres Verschulden handeln muß. Die auf dem europäischen Kontinent herrschende Auffassung[2] geht vom Wortlaut der Bestimmung aus und versteht ihn als eine Verweisung auf den Begriff der groben Fahrlässig-

---

U.S.A.: Manhatten c. Seabord, N.Y. Supr. Ct., 25.1.1957, USAvR 1958, S.311; Holzer c. Seabord, N.Y. City Ct., 30.9.1957, Jurispr. 1959, S.93; Pilgrim c. National, N.Y. City Ct., 18.11.1959, Jurispr. 1961, S.121.

1) South African Fire & Accident Insurance c. PAA, Union of South Africa Supr. Ct. App. Div., YASL 1965, S.322, besprochen von Caplan in JBL 1966, S.137.

2) Vgl. Guldimann, Zur Auslegung des Art. 25 des Warschauer Abkommens, ZLR 4 (1955) 270, 275 f; Riese, Luftrecht, S.466; Ripert, La responsabilité du transporteur aérien, Recueil Dalloz hebdomadaire 1957, Chronique S.81; so ausdrücklich auch Alpina c. TWA, Cour de Justice Civile de Genève, 16.3.1962, SVLR-Bull. Nr.31 (1962) 15 ff, 20; Black Sea c. SAS, Obergericht des Kantons Zürich, 4.3.1966, SVLR-Bull. Nr.42 (1966) 8 ff, 14 (anders die Vorinstanz, vgl. ZLR 14 (1965) 338 ff, 344, die im Interesse der Rechtseinheit auf den engeren Begriff des "wilful misconduct" abstellt).

keit, wie ihn das jeweilige nationale Recht kennt. Die Gegenmeinung stützt sich vor allem darauf, daß die Warschauer Konferenz von 1929 den Engländern ausdrücklich gestattet hatte, den umstrittenen Passus mit dem dem englischen Recht allein bekannten Begriff des "wilful misconduct" zu übersetzen. Aus den Vorarbeiten und dem unabweisbaren Bedürfnis nach Rechtseinheit gerade in der Frage der Haftung leitet sie her, daß Art. 25 WA a. F. nur auf die Terminologie am Gerichtsort verweise, ohne jedoch den materiellen Grad der Fahrlässigkeit, der als einheitlicher gewollt sei, zu verändern. In der Regel wird eine Angleichung an den Begriff des wilful misconduct angestrebt[1] oder verlangt, daß die dem Vorsatz gleichstehende Fahrlässigkeit schwerer sein müsse als grobe Fahrlässigkeit.[2]

Die Rechtsprechung der civil-law-Länder nimmt überwiegend an, daß jede grobe Fahrlässigkeit schlechthin - also auch die unbewußte grobe Fahrlässigkeit - dem Luftfrachtführer die Möglichkeit nimmt, sich auf die ihm günstigen Vorschriften des Abkommens zu berufen.[3] Abweichend hiervon haben in

1) Schweickhardt, S. 53; Drion, Limitation of Liabilities, S. 205 Nr. 175.

2) Mankiewicz, Die Anwendung des Warschauer Abkommens, ZAIP 27 (1962/63) 466 ff, 470; Goedhuis, National Airlegislation and the Warsaw Convention, S. 275 ff; Cheng, S. 217 ff; Zoghbi, La responsabilité aggravé du transporteur aérien (Diss. Paris 1960) S. 70 ff, 86 ff.

3) Deutschland: Flohr c. KLM, LG Frankfurt a. M., 8. 3. 1939, ALR 9 (1939) 180; Nittka c. DLH, BGH, 17. 4. 1958, ZLR 7 (1958) 421, 424; Großhandelsgesellschaft c. DLH, LG Köln, 9. 4. 1964, ZLR 14 (1965) 88, 89.
Frankreich: (bis 1957) - Nordisk Transport c. Air France, Cour d'Appel de Paris, 28. 2. 1953, ZLR 2 (1953) 367; Hennessey c. Air France, Cour d'Appel de Paris, 25. 2. 1954, RFDA 8 (1954) 45; Missirian c. Air France, Trib. civ. de la Seine, 11. 1. 1956, ZLR 6 (1957) 51, bestätigt v. Cour de Cass., 17. 12. 1963, Bull. cass., Chambres civiles, 1963, Bd. 1, S. 471.
Italien: Agrippina c. Reali, Tribunale di Milano, 20. 2. 1964, Diritto Aereo 1967, S. 170.
Libanon: Baloise c. Air France, Trib. civ. de Beyrouth, 3. 10. 1958, RFDA 14 (1960) 92.
Niederlande: Amstelhoedenfabriek c. PAA, Arrondissementsrechtsbank Amsterdam, 7. 1. 1953, SVLR Bull. Nr. 6 (1954) 10.
Polen: Urteil der Cour de Voivodie de la Ville de Varsovie, 12. 12. 1967, Journal du Droit International 97 (1970) 382 mit Anm. von Rajski.
Schweiz: Kamil c. SABENA, BG, 28. 6. 1960, ZLR 10 (1961) 133; Alpina c. TWA, Cour de Justice Civile de Genève, 16. 3. 1962, SVLR-Bull. Nr. 31

diesem Rechtsbereich belgische und nach 1957 französische Gerichte die dem Vorsatz gleichstehende Fahrlässigkeit enger umschrieben. Belgische Gerichte haben entschieden, es müsse sich um Fehler handeln, die so grob sind, daß sie nur als Indizien für den Vorsatz aufgefaßt werden können.[1] In Frankreich hat das Gesetz vom 2.3.1957 die bis dahin dem Vorsatz gleichstehende "faute lourde" durch die "faute inexcusable" ersetzt und gesetzlich umschrieben als die vorbedachte Fahrlässigkeit, die das Bewußtsein der Wahrscheinlichkeit des Schadens und seine leichtfertige Annahme ohne gültigen Grund umfaßt. Danach genügt schon nicht mehr eine besonders schwere bewußte Fahrlässigkeit, sondern es muß sich bereits um bedingten Vorsatz handeln.[2] Dieser Fall kommt praktisch nicht vor, weil dem Piloten hierzu Selbstmordabsichten nachgewiesen werden müßten. Deshalb haben in den Jahren nach 1957 alle französischen Gerichte, die über die Anwendung des Art. 25 WA a.F. zu entscheiden hatten, seine Anwendung selbst dann abgelehnt, wenn sie in dem Verhalten des Piloten eine "faute lourde" sahen.[3] Die Entscheidung der Cour de Cassation vom 5.3.1964 brachte jedoch wieder eine Wendung in der Auslegung des Begriffs der "faute inexcusable", die praktisch eine Rückkehr zum Begriff der "faute lourde" bedeutet.[4] Nach der neuen französischen Rechtsprechung zu Art. 25

---

(1962) 15, 21; Black Sea c. SAS, Obergericht des Kantons Zürich, 4.3.1966, SVLR-Bull. Nr. 42 (1966) 8, 14.

1) ständige Rechtsprechung: Fischer c. SABENA, Trib. de première Inst. de Bruxelles, 6.5.1950, RFDA 4 (1950) 411; Collet c. SABENA, Trib. de première inst. de Bruxelles, 17.4.1958, ZLR 8 (1959) 381; Cour d'Appel de Bruxelles, 12.1.1965, wie zitiert bei du Pontavice in RTDC 1967, S.1157.

2) Vgl. Rudolf, Die Übernahme von Bestimmungen des Warschauer Abkommens in das französische Recht, ZLR 9 (1960) 223.

3) Mont-Blanc-Aviation c. Lamberth, Cour d'Appel de Paris, RGA 26 (1963) 185; Maydeck c. EL-AL, Trib. de gr. inst. de la Seine, 18.10.1963, RFDA 18 (1964) 106. Stattdessen haben manche französischen Gerichte versucht, in Fällen, in denen ihnen die Haftungslimiten des WA a.F. zu niedrig erschienen, durch rückwirkende Anwendung des HP auf Unfälle, die sich vor seinem Inkrafttreten ereigneten, die Geschädigten in den Genuß des verdoppelten Höchsthaftungsbetrages zu bringen. Vgl. die Rechtsprechung des Trib. de gr. inst. de la Seine in Mac Kinnon c. Air France, 10.4.1964, RFDA 18 (1964) 402; Seghers c. Air France, 29.1.1965, RFDA 19 (1965) 352; Diop c. Air France, 6.11.1964, RGA 29 (1966) 42. Der rückwirkenden Anwendung des HP hat der Kassationshof mit Urteil v. 18.7.1967 (RFDA 21 (1967) S.443) ein Ende bereitet.

4) Rioult c. Mutuelle d'Assurances Aériennes, Cour de Cass., 5.3.1964,

WA a.F. wird das bisher für die unentschuldbare Fahrlässigkeit erforderliche Bewußtsein des Luftfrachtführers von den gefährlichen Folgen seines Verhaltens abstrakt aus der der Luftbeförderung innewohnenden Gefahr hergeleitet. Damit genügt wie schon vor 1957 der bloße Nachweis eines mit dem Unfall in ursächlichem Zusammenhang stehenden Verschuldens zur Begründung der unbeschränkten Haftung des Luftfrachtführers.

Die englischsprachigen Mitgliedstaaten des WA haben das in Art. 25 WA a.F. umschriebene Verschulden mit dem im angelsächsischen Rechtskreis geläufigen Ausdruck "wilful misconduct" übersetzt, womit neben dem Vorsatz nur die allerschwersten Formen der groben Fahrlässigkeit umfaßt werden. Für das englische Sprachgebiet war damit von Anfang an ein einheitlicher Verschuldensbegriff vorhanden. Jedoch variiert sein Inhalt mangels präziser, einheitlicher Umschreibung von einem Gericht zum anderen.[1] Nach einer liberalen, von der englischen und einem Teil der amerikanischen Rechtsprechung verwendeten Definition fallen unter "wilful misconduct" nicht nur mit Überlegung vorgenommene Handlungen, sondern auch (der Gefahr unbewußte) Akte der Sorglosigkeit, ohne Rücksicht auf die Folgen.[2] Nach einer anderen, engen, von vielen amerikanischen Gerichten gebrauchten Umschreibung muß auch für die Handlungen, die in Sorglosigkeit ohne Rücksicht auf die Folgen vorgenommen werden, das Bewußtsein der Pflichtverletzung und der Möglichkeit des Schadenseintritts nachgewiesen sein.[3] Während also

---

Jurispr. 1964, S. 267; Lamberth c. Guiron, Cour de Cass., 9.6.1966, RGA 29 (1966) 377 ff.

1) Vgl. Fulda, S. 71.

2) Vgl. die vielzitierte Definition in Ulen c. American Airlines, D.C. of Columbia, 20.4.1948, bestätigt in der Berufungsinstanz, 26.9.1949, USAvR 1949, S. 306 u. 338: "So if the carrier or its employees or agents, wilfully performed any act with the knowledge that the performance of that act was likely to result in injury to a passenger, or performed that act with reckless and wanton disregard of its probable consequences, then that would constitute wilful misconduct." Ähnlich Horabin c. BOAC, Q.B., 6.11.1952, All E.R 1952, Bd. 2, S. 1019; Ritts c. AOA, N.Y.S.D., 17./18.1.1949, USAvR 1949, S. 65; Pekelis c. TWA, N.Y.S.D., 11.6.1950, USAvR 1950, S. 296, bestätigt vom Ct. of Appeals (2d Cir.), 16.2.1951, USAvR 1951, S. 1; Tuller c. KLM, Ct. of Appeals (D. of Columbia), 23.6.1961, ZLR 11 (1962) 155.

3) Goepp c. AOA, N.Y. County Supr. Ct., 25.10.1951, USAvR 1951, S. 527 und das Urteil der Berufungsinstanz v. 16.12.1952, USAvR 1952, S. 486: "There must be a realization of the probability on injury from the conduct, and a disregard of the probable consequences of such conduct." Ähnlich Froman c. PAA, N.Y. Supr. Ct., 9.3.1953, USAvR 1953, S. 1, 6;

nach der weiten Definition noch eine besonders schwere unbewußte Fahrlässigkeit zur unbeschränkten Haftung des Luftfrachtführers ausreicht, genügt nach der restriktiven Definition allenfalls eine hochgradige bewußte Fahrlässigkeit.

Da die USA das HP nicht ratifiziert haben und auch das Interimsabkommen von 1966 keine Definition des Begriffs "wilful misconduct" bringt, wird dieser Punkt weiterhin Gegenstand widersprechender Urteile bleiben.[1] Daran ändert auch wenig die Anhebung des Haftungshöchstbetrages für Personenschäden auf $ 75 000 im Interimsabkommen, weil der nach amerikanischen Maßstäben festgestellte Schadensumfang[2] auch diesen Betrag in vielen Fällen überschreiten wird.[3]

Ein Beispiel für die Auswirkungen der unterschiedlichen Definitionen bilden die Gerichtsentscheidungen, die in Anwendung der Abkommensbestimmungen in den U.S.A. und in Frankreich zu einem Unfall der SABENA ergangen sind. Bei einem regelmäßigen Flug von Brüssel nach Leopoldville am Abend des 15.2.1955 hatte sich der Pilot vor der Zwischenlandung in Rom keine absolute Sicherheit über die Richtigkeit seines Flugkurses verschafft. Infolgedessen erteilte er dem Kontrollturm des Flugplatzes unrichtige Angaben über seine Position, auf Grund deren ihm die Landung erlaubt wurde. In Wirklichkeit war das Flugzeug durch starken Wind etwa 65 km in östlicher Richtung vom normalen Kurs abgekommen. Beim Niedergehen in der Dunkelheit stieß es gegen einen Berg, wobei alle Insassen den Tod fanden. In dem diesen Unfall betreffenden Rechtsstreit Emery gegen SABENA sahen

---

Grey c. American Airlines, Ct. of Appeals (2d Cir.), 7.11.1955, USAvR 1955, S.626; Coultas c. KLM, S.D.N.Y., 17.4.1961, USAvR 1961, S.199. In Berner c. BCPA (Ct. of Appeals, 2d Cir., 1965, oben S.46 Fn.1) tadelte das Berufungsgericht die Vorinstanz, weil sie bei der Bejahung der "carelessness without regard to the consequences" des Piloten nicht geprüft hatte, ob er sich bei seinem Verhalten überhaupt der Möglichkeit des Schadenseintritts bewußt war. Hierzu stützte sich das Gericht auf die Entscheidung in Ulen c. American Airlines (a.a.O.). Doch wird dort für ein leichtfertiges Verhalten des Luftfrachtführers gerade nicht das Bewußtsein von der Wahrscheinlichkeit der Herbeiführung eines Schadens vorausgesetzt, vgl. Strock in JALC 32 (1966) 291.

1) Lacey, S.390.

2) Siehe oben S.32 Fn.1.

3) Lacey, S.393.

sich erst- und zweitinstanzliche französische Gerichte durch das im französischen Gesetz vom 2.3.1957 für die unentschuldbare Fahrlässigkeit aufgestellte Erfordernis des Bewußtseins von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts gehindert, über die Höchsthaftungsgrenzen des Abkommens hinauszugehen, obwohl sie Fahrlässigkeit des Piloten bejahten.[1] In der denselben Unfall betreffenden Sache LeRoy gegen SABENA dagegen würdigte ein amerikanisches Gericht das Verhalten des Piloten als wilful misconduct und kam so zu einer unbeschränkten Haftung des Luftfrachtführers.[2] Infolge der Wendung der neuen französischen Rechtsprechung zu einer liberalen Auslegung der "faute inexcusable" hat neulich der französische Kassationshof die Entscheidung in Emery gegen SABENA wegen Verletzung des Art. 25 WA und des französischen Gesetzes vom 2.3.1957 aufgehoben und damit in diesem Fall die Entscheidungseinheit wieder hergestellt.[3] Die unterschiedliche Umschreibung des Verschuldensbegriffs wird allerdings oft wieder durch den dem Richter bei der Anwendung überlassenen Beurteilungsspielraum ausgeglichen.[4]

b) Das HP hat eine tatbestandsmäßige Umschreibung des die unbeschränkte Haftung des Luftfrachtführers auslösenden Verschuldens gebracht. Nach Art. 25 WA n.F. ist die Haftung unbeschränkt, wenn der Schaden durch ein Verhalten des Luftfrachtführers oder seiner Leute verursacht worden ist, das entweder in der Absicht Schaden herbeizuführen oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen worden ist, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Nach dieser Definition wird auch bei grober Fahrlässigkeit nur noch in Ausnahmefällen gehaftet.[5] Die Gegenleistung dafür, die Verdoppelung der Höchsthaftungsbeträge, bringt in manchen hochentwickelten Ländern keinen genügenden Ausgleich. Infolgedessen besteht die Gefahr, daß diese Staaten auf dem Umweg über sehr weitgehende Vermutungen oder

---

1) Emery c. SABENA, Trib. gr. inst. de la Seine, 25.5.1960, RFDA 14 (1960) 421, bestätigt von der Cour d'Appel de Paris, 24.3.1965, RFDA 19 (1965) 457.

2) LeRoy c. SABENA, Ct. of Appeals (2d Cir.), 31.3.1965, USAvR 1965, S. 129.

3) Cour de Cass., 5.12.1967, RFDA 22 (1968) 184.

4) Guldimann, Zur Auslegung von Art. 25 des Warschauer Abkommens, ZLR 4 (1955) 270, 277.

5) Nach dem Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich vom 25.11.1969, SVLR-Bull. Nr. 54 (1970) 18 ff, wird nach Art. 25 WA n.F. nur noch für bewußte grobe Fahrlässigkeit gehaftet.

durch landesrechtliche Beweisregeln die Haftung erweitern und aushöhlen werden, während andere Staaten sich enger an den Wortlaut der neuen Vorschrift halten. Die neue französische Rechtsprechung hat die Möglichkeit der Ausdehnung der Haftung bereits vorexerziert. Es ist kaum anzunehmen, daß sie zögert, entsprechend ihrer Entscheidungen zur "faute inexcusable" das auch nach Art. 25 WA n.F. erforderliche Bewußtsein des Luftfrachtführers von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts zu fingieren und bei jedem ihm nachgewiesenen Verschulden seine unbeschränkte Haftung eintreten zu lassen. Das Interimsabkommen dürfte in dieser Tendenz keine Änderung bringen, da sein Anwendungsbereich beschränkt ist und auch seine Höchstbeträge nicht immer zur vollen Entschädigung ausreichen werden.[1)]

Dagegen gelten die Höchsthaftungsbeträge des Protokolls von Guatemala auch bei grobfahrlässiger oder vorsätzlicher Schädigung von Passagieren, einschließlich ihres Obhuts- und Reisegepäcks[2)], Art. 25 WA n.F. spielt hier aber weiterhin bei der Frachtbeförderung eine Rolle.[3)]

## XII. DIE FOLGEN DER UNBESCHRÄNKTEN HAFTUNG DES LUFTFRACHTFÜHRERS (Divergenzen zu Art. 3, 4, 9 und 25 WA a.F.)

Haftet der Luftfrachtführer nach dem WA unbeschränkt, weil er keine oder keine ordnungsgemäßen Beförderungspapiere ausgegeben hat oder ihm grobe Fahrlässigkeit bzw. wilful misconduct nachgewiesen worden ist, so kann er sich nach dem übereinstimmenden Wortlaut in den Art. 3 Abs. 2, Art. 4 Abs. 4, Art. 9 und Art. 25 Abs. 1 WA a.F. "nicht auf die Bestimmungen dieses Abkommens berufen, die seine Haftung ausschließen oder beschränken". Schon bald waren Zweifel darüber entstanden, welche haftungsbeschränkenden Vorschriften damit gemeint sein könnten.[4)] Das HP hat dem Meinungsstreit Rechnung getragen und durch Neuformulierung der zitierten Abkommensartikel klargestellt, daß durch den Eintritt der unbeschränkten Haftung dem Luftfrachtführer lediglich die Berufung auf die in Art. 22 WA festgelegten Höchsthaftungsbeträge genommen werden soll. Während manche Gerich-

1) Verplaetse, JALC 36 (1970) 50; du Pontavice, RTDC 1968, S. 409 ff; Funck-Brentano (oben S. 48 Fn. 1) S. 89.

2) Art. IX.

3) Art. X.

4) Vgl. Shawcross, S. 430; Abraham, Komm., S. 370 Anm. 13.

te bei der Auslegung des WA a.F. dieser durch die Revision vorgezeichneten Interpretation gefolgt sind und es bei unbeschränkter Haftung des Luftfrachtführers z.B. abgelehnt haben, ihm die Berufung auf die zweijährige Klagefrist des Art. 29 WA[1] oder auf die Zuständigkeitsregelung des Art. 28 WA[2] zu nehmen, werden nach anderer Ansicht bei Eintritt unbeschränkter Haftung auch alle übrigen, die Rechte des Geschädigten einschränkenden Abkommensvorschriften unanwendbar.[3] In der amerikanischen Entscheidung Burdell gegen CPA ist unter Berufung auf Lisi gegen Alitalia[4] wegen Unleserlichkeit des Hinweises auf die Haftungsbeschränkung unbeschränkte Haftung des Luftfrachtführers angenommen und daraus hergeleitet worden, daß dieser sich damit auch nicht auf die in Art. 28 WA niedergelegte Zuständigkeitsregelung berufen könne. Unter anderem ist im Urteil ausgeführt, daß das WA mit der amerikanischen Verfassung unvereinbar sei und auch dem heutigen Stand der Luftfahrt nicht mehr entspreche.

---

1) BRD: May c. SABENA, LG Köln, 30.11.1961, ZLR 11 (1962) 310, 313;
Frankreich: Boulat c. Air France, Trib. de gr. inst. de la Seine, 14.4.1961, Jurispr. 1962, S. 110;
USA: Bochory c. PAA, N.Y. County Supr. Ct., App. Div., 26.6.1957, USAvR 1957, S. 180; Bapes c. TWA, N.D. of Illinois, 5.10.1962, USAvR 1962, S. 397, 399; Sackos c. Air France, N.Y. Supr. Ct., 8.6.1965, USAvR 1965, S. 378; Bergmann c. PAA, N.Y. Supr. Ct., App. Div., April 1969, RFDA 23 (1969) 430; Molitch c. Irish International Airlines, Ct. of Appeals (2d Cir.), 29.12.1970, RFDA 25 (1971) 196.

2) Unicy Biggs c. Alitalia, S.D.N.Y., 10.4.1969, RFDA 23 (1969) 427.

3) U.S.A.: Burdell c. CPA, Illinois Cir., Cook County, 7.11.1968, 10 Avi 18151. Die Entscheidung wurde durch Urteil desselben Gerichts vom 21.10.1969 aus anderen Gründen aufgehoben. Vgl. Mankiewicz, Post-Scriptum dans l'affaire Burdell, RFDA 25 (1971) 198.
Frankreich: Ministère Public c. Billet, Cour d'Appel de Paris (Chambre correctionelle), 25.6.1965, RFDA 20 (1966) 70, aufgehoben aus anderen Gründen von der Cour de Cass. (Chambre criminelle), 3.12.1969, RFDA 24 (1970) 81.
Griechenland: Georgiou c. Schenker & Co., Gericht erster Instanz Athen, 28.2.1966, mitgeteilt bei Shawcross, Bd. 2, Noter-Up to Vol. 1, S. 430.

4) oben S. 31 Fn. 1.

## XIII. ANZEIGEFRIST BEI TEILVERLUST
(Divergenzen zu Art. 26 Abs. 2 WA)

Bei "Beschädigung" oder "Verspätung" von Reisegepäck oder Gütern muß der Empfänger innerhalb ganz bestimmter kurzer Fristen dem Luftfrachtführer hiervon Anzeige erstatten, andernfalls jeder Anspruch gegen den letzteren entfällt (Art. 26 Abs. 2 u. 4 WA).

Während Übereinstimmung darüber besteht, daß bei Totalverlust und völliger Zerstörung des beförderten Gutes mangels Erwähnung dieser Tatbestände in Art. 26 WA keine Anzeigefrist vorgeschrieben ist, gehen die Auffassungen bezüglich der Behandlung eines Teilverlustes auseinander. Das hat in der Rechtsprechung insbesondere bei Tiertransporten zu widersprüchlichen Urteilen geführt.

In der holländischen Entscheidung Stichting Rotterdamsche Diergaarde gegen Air France[1] waren exotische Vögel beim Transport zum Teil eingegangen. Dem Empfänger wurden nur noch die überlebenden Tiere ausgehändigt. Darunter befanden sich einige in einem so jämmerlichen Zustand, daß sie bald nach der Übergabe verendeten. Die beklagte Luftfahrtgesellschaft berief sich auf die Nichteinhaltung der Anzeigefrist. Das Gericht ließ die Klage trotzdem zu. Zur Begründung ist ausgeführt, daß nach Art. 26 WA eine befristete Beanstandung nur hinsichtlich der empfangenen Tiere vorgeschrieben sei. Die Nichteinhaltung der Anzeigefrist gereiche dem Kläger deshalb nur bezüglich der bei ihm verendeten Tiere zum Nachteil. Im entgegengesetzten Sinne entschied ein New Yorker Gericht.[2] Hier ging es um den Transport von 900 lebenden Rhesus-Affen von Indien nach den USA. Bei der Ankunft fehlten 185 Affen. Der Empfänger hatte den Verlust erst 47 Tage nach Empfang der Sendung angemeldet. Das Gericht wies die Klage mit der Begründung ab, nach Art. 26 WA a.F. hätte die Reklamation innerhalb von 7 Tagen erfolgen müssen.

## XIV. DIE ZUSTÄNDIGKEITSREGELUNG DES WA
(Divergenzen zu Art. 28 WA)

Nach Art. 28 Abs. 1 WA muß die Klage auf Schadensersatz im Gebiet eines Vertragsstaates erhoben werden, und zwar nach Wahl des Klägers

---

1) Arrondissementsrechtsbank Amsterdam, 15. 6. 1956, Jurispr. 1959, S. 100.
2) Parke, Davis c. BOAC, N. Y. City Ct., 30. 1. 1958, Jurispr. 1959, S. 94.

- entweder bei dem Gericht des Ortes, wo der Luftfrachtführer seinen Wohnsitz hat
- oder wo sich seine Hauptbetriebsleitung
- oder diejenige seiner Geschäftsstellen befindet, durch die der Vertrag abgeschlossen worden ist,
- oder bei dem Gericht des Bestimmungsortes.

Diese Vorschrift hat in letzter Zeit in mehreren Punkten zu widersprechenden Entscheidungen geführt.

a) Zweifel sind darüber entstanden, ob das WA nur die internationale oder auch die innerstaatliche Gerichtszuständigkeit regelt. Bisher ist die Rechtsprechung überwiegend, teils ausdrücklich, teils stillschweigend davon ausgegangen, daß Art. 28 die innerstaatliche Zuständigkeit verbindlich und abschließend regelt.[1)]

Abweichend hiervon findet sich vereinzelt die Auffassung, daß das Abkommen der Bestimmung zusätzlicher Gerichtsstände nicht im Wege stehe.[2)]

---

1) BRD: LG Köln, 30.11.1961, ZLR 11 (1962) 311: "Bei Anwendung des internationalen Rechts folgt die örtliche Zuständigkeit aus Art. 1 Abs. 2, 28 Abs. 1 des Warschauer Abkommens".
England: Rotterdamsche Bank c. BOAC, Q.B., Urteil vom 6.9. u. 18.2. 1953, All E R 1953, Bd. 1, S. 675 ff, 682, wo es heißt, daß Art. 28 Abs. 1 eng ("strictly") auszulegen ist.
Frankreich: Mit Gesetz vom 2.3.1957 wurden die Gerichtsstände des Art. 28 Abs. 1 in das innerstaatliche Recht aufgenommen und damit die interne Zuständigkeit entsprechend derjenigen des WA geregelt.
Senegal: Air France c. Diop, Cour d'Appel de Dakar, 15.3.1963, Jurispr. 1963, S. 264 ff, 265: "... l'action en responsabilité doit être portée aux choix du demandeur dans le territoire d'une des Haute Parties Contractantes devant quatre tribunaux limitativement énumérés ...".
U.S.A.: Tumarkin c. PAA, New Jersey, Superior Ct., Law Division, Essex County, 20.6.1956, USAvR 1956, S. 383; Dunning, Mott c. PAA, Columbia District Ct., 7.1.1954, USAvR 1954, S. 70.

2) So hat das schweiz. Lufttransportreglement in Art. 12 den Gerichtsständen des Art. 28 WA einen weiteren Gerichtsstand hinzugefügt. Vgl. auch Cour d'Appel de Paris, 25.6.1965, RFDA 20 (1966) 70, 92, aufgehoben von der Cour de Cass., 3.12.1969, RFDA 24 (1970) 81.

Aber auch danach regelt Art. 28 WA noch - wenn auch nicht abschließend - die interne Zuständigkeit.

Anders entschied die neuere amerikanische Rechtsprechung. Sie vertritt den Standpunkt, Art. 28 WA verweise nur auf die Mitgliedstaaten des Abkommens, nicht aber auf Länder, Bezirke oder Orte in diesen Staaten.[1] Die Divergenz wird teilweise darauf zurückgeführt, daß es, um das in die gesetzgeberische Zuständigkeit der amerikanischen Bundesstaaten fallende Zivilprozeßrecht im Sinne des Art. 28 WA zu ändern, einer besonderen inneramerikanischen Durchführungsgesetzgebung zum WA bedurft hätte. Die weitergehende Entscheidung in Eck gegen United Arab Airlines[2] zeigt jedoch, daß hierbei auch die begreifliche Neigung der USA mitspielt, ihre Staatsbürger nicht an einen anderen Bundesstaat oder gar an ein ausländisches Gericht verweisen zu müssen, was unter Umständen zur Folge hätte, daß dem Geschädigten niedrigere Schadensersatzbeträge zugesprochen würden, als ihm nach seinem Heimatrecht zustünden. In Eck gegen United Arab Airlines hatte der Fluggast mehrere Flugscheine für verschiedene Reisen in Europa und im mittleren Orient in einem Büro der SAS in Oakland in Kalifornien gekauft. Darunter befand sich auch ein Ticket der Arab Airlines für einen Flug von Jerusalem nach Kairo, in dessen Verlauf die Reisende tödlich verunglückte. Ihre in den USA lebende Familie konnte nach Wortlaut und herkömmlicher Auslegung des Art. 28 WA folglich nur am Gericht des Ortes der Hauptbetriebsleitung der Arab Airlines in Kairo oder am Bestimmungsort Zürich Klage erheben.[3] Sie klagte in New York, weil die Arab Airlines dort eine Zweigniederlassung besaß, bei der der Flugschein hätte gekauft werden können. Das Gericht bejahte seine Zuständigkeit und erklärte, nach Art. 28, der nur auf Staaten verweise, sei lediglich erforderlich, daß eine Geschäftsstelle des beklagten Unternehmens in dem Staat, in dem die Klage erhoben werde, vorhanden sei und der Kauf des Flugscheins entweder bei dieser Geschäftsstelle oder an einem beliebigen anderen Ort, an dem die beklagte Gesellschaft eine Geschäftsstelle habe, erfolgt sei. Aus dieser Entscheidung ist zu schließen, daß in den USA die Klage eines ame-

1) Mertens c. FTL, Ct. of Appeals (2d Cir.), 16.2.1965, USAvR 1965, S. 1 ff und die dort zitierten amerikanischen Entscheidungen.

2) Ct. of Appeals (2d Cir.), 13.5.1966, 360, Federal Reporter, 2. Serie, S. 804 (1966), besprochen von Hefner in JALC 32 (1966) 285 ff.

3) Das Büro der SAS, das nur als ad hoc-Agentur der United Arab Airlines tätig war, ist auch nach amerikanischer Rechtsprechung nicht Geschäftsstelle im Sinne des Art. 28 Abs. 1 WA, vgl. hierzu im Folgenden unter c).

rikanischen Staatsbürgers regelmäßig zugelassen wird, wenn die beklagte Luftfahrtgesellschaft ohnehin in den USA eine Niederlassung hat, das Urteil also auch innerstaatlich vollstreckt werden kann. Das Protokoll von Guatemala hat Art. 28 WA in diesem Sinne erweitert[1], so daß spätestens mit seinem Inkrafttreten die durch die Entscheidung Eck gegen United Arab Airlines aufgeworfene Divergenz an Bedeutung verlieren dürfte.

b) Der Begriff der Hauptbetriebsleitung des Luftfrachtführers

Unter diesem Ausdruck ist der Ort zu verstehen, an dem die tatsächliche Leitung des Unternehmens konzentriert ist. Allgemein wird dabei von der Unteilbarkeit der Unternehmensleitung ausgegangen.[2] In Nudo gegen SABENA heißt es zutreffend: "... under this language (gemeint ist der Wortlaut des Art. 28 WA) there can be only one principal place of business"[3]. Offenbar unter dem Einfluß des innerhalb der USA geltenden common law, wonach ein Unternehmen an jedem Ort verklagt werden kann, an dem es de facto ein wichtiges Geschäftszentrum hat, wird dagegen in der amerikanischen Rechtsprechung vereinzelt die Auffassung vertreten, daß der Gerichtsstand der Hauptbetriebsleitung (principal place of business) des Luftfrachtführers sich gleichzeitig in mehreren amerikanischen Bundesstaaten befinden könne. In Winsor gegen United Airlines war vor einem New Yorker Bundesgericht Klage erhoben worden. Die beklagte Luftfahrtgesellschaft war im Staat Delaware eingetragen. Ihre Verwaltung und zentrale Leitung befand sich unstreitig in Chicago (Delaware). Trotzdem ließ das Gericht in New York die Klage mit der Begründung zu, daß zwischen dem "principal place of business" der Gesellschaft in Chicago und ihrer umfangreichen Niederlassung in New York, wo sie einen großen Teil ihrer Geschäfte besorge, kein großer Unterschied bestehe.[4]

c) Der Begriff der Geschäftsstelle des Luftfrachtführers

Es geschieht heute oft, daß eine Luftverkehrsgesellschaft sich zum Verkauf ihrer Beförderungsscheine der Agentur einer anderen Luftverkehrsgesellschaft bedient, daß man also das Ticket für den Flug mit einem bestimmten Unter-

---

1) Art. XII.

2) Abraham, Komm., Bd. 1, S. 374; Guldimann, Komm., S. 162 Anm. 5; Shawcross, S. 437 und die dort angegebene Rechtsprechung.

3) E. D. of Pensylvania, 2. 7. 1962, Jurispr. 1965, S. 218.

4) E. D. N. Y., 25. 6. 1957, USAvR 1957, S. 466.

nehmen bei der Niederlassung einer anderen Firma kauft. In diesem Fall ist es nach Entscheidungen schweizerischer[1] und französischer[2] Gerichte nicht möglich, vor dem Gericht des Ortes Klage zu erheben, an dem der Beförderungsschein ausgestellt worden ist. Unter strenger Anlehnung an den Wortlaut des Art. 28 Abs. 1 WA ("... où il possède un établissement ...") wird hier eine betriebseigene Dienststelle des Luftfrachtführers verlangt. Die amerikanische Rechtsprechung stellt dagegen mehr auf die Interessen des Benützers ab und läßt für den Begriff der Geschäftsstelle eine von einer anderen Firma zwar nicht als bloße ad hoc-Agentur, wohl aber als Generalagentur übernommene Wahrnehmung der Geschäfte des Luftfrachtführers genügen.[3] So bejahte z. B. das Berufungsgericht des Staates New York[4] seine Zuständigkeit allein aufgrund der Tatsache, daß das beklagte Unternehmen in New York zwei Bankkonten führte, daselbst durch eine New Yorker Reklameagentur Werbung betrieb und zu einer in New York niedergelassenen amerikanischen Luftverkehrsgesellschaft in einem sehr engen Generalagenturverhältnis stand, aufgrund dessen diese Gesellschaft nicht nur Billetverkäufe für sie vermittelte, sondern auch eine weitreichende Unterstützung in der Führung ihres Geschäftsbetriebs gewährte.

d) Der Begriff des Bestimmungsortes

Die Rechtsprechung geht bei vereinbarten Rundreisen und Hin- und Rückflügen nahezu einhellig davon aus, daß in diesen Fällen Bestimmungsort der Abflugsort ist.[5] Aus dem Rahmen fällt lediglich die Entscheidung des

1) Trib. de première inst. de Genève, 26.3.1957, ZLR 6 (1957) 344; Obergericht des Kantons Zürich, 15.1.1958, ZLR 7 (1958) 426.
2) Herfroy c. Artop, Trib. de gr. inst. de la Seine, 27.10.1961, Jurispr. 1962, S. 283, bestätigt durch Cour d'Appel de Paris, 2.3.1962, Jurispr. 1962, S. 290.
3) Berner c. United, N.Y. Ct. of App., USAvR 1957, S. 477; Eck c. United, N.Y. Supr. Ct. App. Div., 3.12.1964, USAvR 1964, S. 65.
4) Fisher c. Ethiopian Airlines, N.Y. Supr. Ct., 8.8.1966, wie zitiert in SVLR-Bull. Nr. 45 (1967) 16.
5) BRD: LG Düsseldorf, 3.2.1971, ZLR 20 (1971) 290, 292, bezüglich Hin- und Rückflug.
England: Grein c. Imperial Airways, Ct. of Appeal, 13.6.1936, ALR 6 (1936) 262 (anders noch die Vorinstanz) bezüglich Hin- und Rückflug nach einem Nichtvertragsstaat.
Frankreich: Della Roma c. Air France, Trib. de commerce de Marseille,

brasilianischen Bundesgerichts in Bonazzi gegen DLH. Der verunglückte Passagier hatte in Mailand einen Flugschein für einen Flug über Paris, Rio de Janeiro, andere Orte in Südamerika und schließlich über Nordamerika zurück nach Paris gelöst. Das Flugzeug war bei der Landung in Rio am 11.1.1959 abgestürzt. Die DLH wurde als Luftfrachtführer vor einem brasilianischen Gericht verklagt. Den Zwischenstreit über die Zuständigkeit entschied das brasilianische Bundesgericht dahin, daß Rio als Bestimmungsort im Sinne des Art. 28 WA anzusehen sei, weil dort die Reise tatsächlich geendet habe.[1)]

Die Auslegung des Art. 28 WA ist nicht bloß bedeutsam für die verhältnismäßig nebensächliche Frage, ob der Berechtigte seine Klage bequemerweise im Inland, möglichst in nächster Nähe seines eigenen Wohnsitzes erheben kann, oder ob er sie vor ein ausländisches Gericht bringen muß, was mit Verzögerung, höheren Kosten und einem größeren Prozeßrisiko verbunden ist. Weit wichtiger ist der Umstand, daß von der Frage, welches Gericht zuständig ist, infolge der nur partiellen Vereinheitlichung und der verschiedenartigen Auslegung des Einheitsrechts der Ausgang des ganzen Prozesses abhängen kann[2)],

---

3.11.1955, RFDA 10 (1956) 93, bezüglich einer Rundreise.
Senegal: Diop c. Air France, Cour d'Appel de Dakar, 15.3.1963, RFDA 17 (1963) 234 (anders noch die Vorinstanz) bezüglich Hin- und Rückflug.
U.S.A.: Garcia c. PAA, N.Y. Supr. Ct. App. Div., 21.5.1945, USAvR 1945, S.39, bezüglich Rundreise; Glenn c. Cubana, S.D. of Florida, 1.2.1952, ZLR 2 (1953) 184, bezüglich Hin- und Rückflug nach einem Nichtvertragsstaat; Galli c. Re-Al Brazilian International Airlines, N.Y. Supr. Ct., 31.1.1961, Jurispr. 1965, S.74, bezüglich Hin- und Rückflug; Bowen c. The Port of New York Authority, N.Y. Supr. Ct., 30.12.1963, Jurispr. 1965, S.86; Egan c. American Airlines, Ct. of Appeals (2d Cir.), 28.12.1967, 10 Avi 17651; Parkinson c. CPA, (1969) S.D.N.Y., 10 Avi 17967.

1) Bonazzi c. DLH, unveröffentlichter Beschluß des Supremo Tribunal Federal in Brasilia v. 13.6.1962. Da das brasilianische erstinstanzliche Gericht durchblicken ließ, daß es auf unbeschränkte Haftung des Luftfrachtführers wegen grober Fahrlässigkeit erkennen würde, wurde der Ersatzanspruch im Vergleichswege erledigt. Vgl. die zum gleichen Unfall ergangene Entscheidung des LG Köln, 9.4.1964, ZLR 14 (1965) 88, in der das Gericht eine grobe Fahrlässigkeit des Luftfrachtführers verneint hat.

2) Zoghbi, Zur Bedeutung der Wahl der Gerichte im internationalen Luftrecht, in: Internationale Transportzeitschrift 1961, S.4077; de Villeneuve, "Le Forum Shopping" dans la Convention de Varsovie, RGA 30 (1967) 221 ff, 257.

zumindest wird hiervon die Höhe des zugesprochenen Schadensersatzes entscheidend beeinflußt. Die Wahrung der Einheit in der Auslegung dieser verfahrensrechtlichen Bestimmung ist deshalb nicht weniger wichtig als die einheitliche Interpretation der materiellrechtlichen Vorschriften des WA.

## XV. KLAGEFRIST
(Divergenzen zu Art. 29 WA)

Gemäß Art. 29 Abs. 1 WA kann die Klage auf Schadensersatz "sous peine de déchéance" nur binnen einer Frist von zwei Jahren erhoben werden. Abs. 2 überläßt die Berechnung der Frist den Gesetzen des angerufenen Gerichts. Gegenstand divergierender Entscheidungen ist die Frage, inwieweit diese Frist ausgesetzt und unterbrochen werden kann.

Insbesondere schweizerische, italienische und amerikanische Entscheidungen haben im Sinne des Wortlautes und der Abkommensmaterialien erklärt, daß Art. 29 jede verspätete Klage ausschließe, ohne Rücksicht darauf, ob der Schadensersatzanspruch auf fehlendem Hinweis auf die Haftungsbeschränkung[1] oder auf einfacher oder grober Fahrlässigkeit oder einem wilful misconduct des Luftfrachtführers beruht.[2] Weder die Unkenntnis des Anspruchsberechtigten von der Befristung[3], noch ein durch Krankheit, Minderjährigkeit oder sonstige Umstände bedingtes Unvermögen, die Klage zu erheben[4], könne den Fristablauf hemmen. Selbst gegen den Luftfrachtführer eingeleitete Mahn-[5] oder Strafverfahren[6] wurden eine derartige Wirkung abgesprochen.

---

1) (im Sinne der amerikanischen Entscheidung Lisi c. Alitalia oben S. 31 Fn. 1) Molitch c. Irish International Airlines, Ct. of Appeals (2d Cir.), 29. 12. 1970, RFDA 25 (1971) 195.

2) Vgl. die oben S. 62 Fn. 1 zitierten amerikanischen Entscheidungen. Vgl. auch Rotella c. Air France, Tribunal civil de Rome, 19. 1. 1972, RFDA 27 (1973) 77.

3) Teherani c. KLM, N. Y. Supr. Ct., 1964, 9 Avi 17344, wie zitiert bei Lacey, JALC 33 (1967) 400.

4) Sackos c. Air France, N. Y. Supr. Ct., 8. 6. 1965, USAvR 1965, S. 378.

5) Froidevaux c. SABENA, Obergericht des Kantons Zürich, 23. 1. 1958, ZLR 8 (1959) 55; Style c. Braun, Trib. de première inst. de Genève, 9. 12. 1958, ZLR 8 (1959) 382.

6) Transports Aériens Intercontinentaux c. Caisse de compensation, Cour d'Appel de Cotonou (Dahomey), 9. 5. 1966, RFDA 21 (1967) 229.

Dagegen haben deutsche und weitergehend französische Gerichte unter bestimmten Voraussetzungen Unterbrechungsgründe zugelassen. Unter Berücksichtigung der deutschen Lehre vom Rechtsmißbrauch hat die deutsche Rechtsprechung die Anwendung des Art. 29 WA in Fällen abgelehnt, in denen der Rechtsanwalt[1] bzw. der Haftpflichtversicherer[2] des Luftfrachtführers dem geschädigten Passagier bei den Reparationsverhandlungen zugesichert hatte, aus dem Ablauf der Zweijahresfrist keine Einwendungen herzuleiten. Darüber hinaus hielt es der BGH[3] für möglich, daß die Ausschlußfrist auch dann unbeachtet bleibt, wenn der Luftfrachtführer die Rechtsverfolgung arglistig zu verzögern sucht.

Der französische Kassationshof hat eine Fristunterbrechung bei verspäteter Klage Minderjähriger[4] und für den Fall zugelassen, daß die Klage auf Schadenersatz gutgläubig vor einem unzuständigen Gericht erhoben wird.[5] Er hat erklärt, daß eine Fristunterbrechung vorliege, wenn sich aus dem mit dem Eigentümer geführten Schriftwechsel ein Haftungsanerkenntnis des Luftfrachtführers für nicht ausgelieferte Fracht ergibt[6], und er hat ausgesprochen, daß durch die Erhebung der Strafklage die Frist des Art. 29 unterbrochen werde.[7]

Der Grund dieser Divergenzen dürfte zum Teil in einer ablehnenden Einstellung der Gerichte mancher Staaten gegenüber der strengen Abkommensregelung zu sehen sein[8], vor allem aber in dem Umstand, daß eine wörtliche

---

1) BGH, 7.5.1963, ZLR 12 (1963) 229.
2) Großhandelsgesellschaft c. DLH, LG Köln, 9.4.1964, ZLR 14 (1965) 88.
3) Nittka c. DLH, BGH, 17.4.1958, ZLR 7 (1958) 421, 425.
4) Valade c. Aéro-Club, Cour de Cass., 2.3.1971, RFDA 25 (1971) 284. Die Entscheidung erging zum französischen Gesetz vom 2.3.1957, das jedoch Art. 29 WA unverändert wiedergibt. Vgl. aber auch die jüngere entgegengesetzte Entscheidung des Berufungsgerichts Paris in Bossard c. Air France, oben S. 15.
5) Kamara c. Air France, Cour de Cass., 24.6.1968, RFDA 23 (1969) 79; Spiers c. Air France, Cour de Cass., 4.11.1968, RFDA 23 (1969) 81. Anders noch die Vorinstanz in Diop c. Air France, Cour d'Appel de Paris, 15.2.1966, Jurispr. 1967, S. 60. Vgl. auch die Anm. von M. Simon-Depitre zu diesem Fall in: Rev. Cr. Dr. Int. Privé 58 (1969) 263 ff.
6) Balouka c. Air Algérie, Cour de Cass., 30.6.1969, RFDA 24 (1970) 85.
7) Missirian c. Air France, Cour de Cass., 17.12.1963, Bull. cass., Chambres Civiles, 1963, Bd. 1, S. 471.
8) Garnault, S. 361, 362.

Interpretation des Art. 29 WA leicht zu Unbilligkeiten führt.[1] Die Vorschrift bedarf deshalb einer differenzierenden Auslegung.

## XVI. WER IST "ERSTER LUFTFRACHTFÜHRER"? (Divergenzen zu Art. 30 Abs. 3 WA)

Art. 30 Abs. 3 WA bestimmt hinsichtlich der Beförderung von Reisegepäck oder Gütern durch mehrere aufeinanderfolgende Luftfrachtführer, daß der Absender den ersten, der Empfänger, der die Auslieferung verlangen kann, den letzten und jeder von ihnen denjenigen Luftfrachtführer in Anspruch nehmen kann, welcher die Beförderung ausgeführt hat, in deren Verlauf die Zerstörung, der Verlust oder die Beschädigung erfolgt oder die Verspätung eingetreten ist. Zum Streitpunkt in dieser Bestimmung wurde die Frage, gegen wen der Absender einer Fracht klagen kann, wenn der erste Teil einer Sukzessivbeförderung nicht vom vertragschließenden Luftfrachtführer ausgeführt wird.[2]

In der schwedischen Entscheidung Jonker gegen Nordisk Transport[3] hatten verschiedene schwedische Importeure von Schnittblumen mit der Nordisk Transport einen Vertrag abgeschlossen, wonach diese die Luftbeförderung von Italien bzw. Holland nach Schweden übernahm. Die Nordisk Transport führte jedoch den Flug nicht selbst aus, sondern betraute damit erst die Aero Nord und, als diese wegen Motorschadens ausfiel, eine dritte Gesellschaft, durch die die Beförderung dann auch erfolgt ist. Aber die Blumen kamen infolge Verspätung in schlechtem Zustand an. Auf die Schadensersatzklage hin entschied das Gericht, haftpflichtiger Luftfrachtführer sei die Nordisk Transport, welche den Vertrag mit den Absendern abgeschlossen hatte und nicht die Aero Nord, die ihn hätte ausführen sollen.

Die entgegengesetzte Ansicht vertrat das schweizerische Bundesgericht in Panagra gegen Nouvelle Fabrique. Hier hatte sich die KLM verpflichtet, eine Kiste mit Uhren nach Arica (Chile) zu befördern. Die erste Teilstrecke

---

1) Guldimann, Komm., S. 15 Anm. 40 und S. 167 Anm. 7.

2) Guldimann, Wer ist "erster Luftfrachtführer"?, ZLR 9 (1960) 121 ff; Diederiks-Verschoor u. a., Considerations on carriage by air executed by various successive carriers, in: European Transport Law 1970, S. 143 ff.

3) Stadtgericht Stockholm, 20. 6. 1956, Jurispr. 1965, S. 89; ebenso neuerdings Berufungsgericht Beirut, 20. 7. 1967, RFDA 22 (1968) 471.

Zürich - Amsterdam ließ sie von der Swissair ausführen. Die zweite, von Amsterdam nach Lima, übernahm sie selbst. Das letzte Teilstück, Lima - Arica führte die Panagra durch, dabei vergaß sie die Fracht am Bestimmungsort auszuladen. Bei Ankunft in La Paz wurden die Uhren, die von keinen Papieren mehr begleitet waren, von bolivianischen Zollbehörden in Verwahrung genommen und später als Schmugglergut versteigert. Das schweizerische Bundesgericht hat ausgesprochen, es liege näher, nicht den vertragschließenden, sondern den ersten ausführenden Luftfrachtführer als "ersten Luftfrachtführer" im Sinne des Art. 30 Abs. 3 WA anzusprechen. Es hat deshalb die Passivlegitimation der mitverklagten KLM verneint.[1)]

## ERGEBNIS

Die widersprechenden Entscheidungen zum WA umfassen heute etwa die Hälfte aller Abkommensvorschriften. Sie betreffen praktisch jede Bestimmung, zu der eine nennenswerte Rechtsprechung vorliegt. Widersprüche in der höchstrichterlichen Rechtsprechung sind entsprechend der Seltenheit solcher Judikate[2)] noch relativ gering. Angesichts der Vielzahl von Haftpflichtfällen, die außergerichtlich erledigt werden, darf jedoch die Tragweite jeder einzelnen Divergenz auch zwischen endgültigen Entscheidungen unterer Gerichte nicht unterschätzt werden.

Die Divergenzen lassen sich im wesentlichen auf folgende Gründe zurückführen, die je nach dem Umfang der aufgetretenen Widersprüche von unterschiedlicher Bedeutung sind:

### 1. Der unterschiedliche Lebensstandard in den einzelnen Mitgliedstaaten

In den hochindustrialisierten Staaten mit stark ansteigender Einkommensentwicklung, vor allem aber in den USA, werden die starren Höchsthaftungsbeträge des WA als zu niedrig empfunden. Amerikanische Gerichte haben

1) Panagra c. Nouvelle Fabrique, BG, 14.7.1959, SVLR-Bull. Nr. 22 (1959) 8, mit zustimmender Anmerkung von Schweickhardt.

2) Vergleichszahlen oben S. 24 f.

deshalb durch eine teilweise vom Wortlaut des Abkommens nicht mehr gedeckte Auslegung die Haftungsregelung des Abkommens umgangen.[1)]

Demzufolge interpretieren sie auch die Zuständigkeitsregelung des Abkommens in einem Sinne, der dem eigenen Staatsbürger die Vorteile dieser Rechtsprechung nach Möglichkeit zukommen läßt.[2)] In den Staaten mit niedrigerem Lebensstandard reichen hingegen selbst die niedrigen Höchsthaftungssummen des WA a.F. noch aus. Eine Befolgung der amerikanischen Judikatur hätte hier nur eine Verteuerung der Luftfahrt zur Folge, ohne für die Gesamtheit der Passagiere Vorteile zu bieten. In höher entwickelten Staaten, in denen eine Erhöhung der Höchsthaftungsbeträge erwünscht wäre, wird die Befolgung der amerikanischen Rechtsprechung vielfach dadurch gehemmt, daß der Staat selbst wesentlich an der nationalen Luftfahrt beteiligt ist und die Höchstsummen des Abkommens auch auf die innerstaatliche Beförderung ausgedehnt hat. Diese Divergenz ist deshalb so gravierend, weil hier die Rechtsprechung des wichtigsten luftfahrttreibenden Staates geschlossen gegen die Judikatur der gesamten übrigen Mitgliedstaaten des Abkommens steht.

## 2. Die Einwirkung der nationalen Rechtsordnungen

Dem luftprivatrechtlichen Einheitsrecht fehlt der Unterbau eines einheitlichen allgemeinen Rechts, den jede Sondergesetzgebung zu ihrer Auslegung bedarf. Infolgedessen interpretieren die nationalen Gerichte die Abkommensvorschriften auf dem Hintergrund ihrer jeweiligen nationalen Terminologie und Verfahrenstechnik. Die widersprechenden Urteile zu der dem Vorsatz gleichstehenden Fahrlässigkeit[3)], zur Grundlage der im WA geregelten Haftung des Luftfrachtführers[4)], zum Begriff des Luftfrachtführers[5)] und teilweise auch zur Klagefrist[6)] beruhen im wesentlichen auf unterschiedlichen Prinzipien des allgemeinen Rechts der Mitgliedstaaten.

Die Umschreibung der bewußten Fahrlässigkeit im HP wird durch unterschiedliche landesrechtliche Beweisführungsgrundsätze in Frage gestellt.[7)]

---

1) Oben S. 29 ff, 55 ff und 61 ff.
2) Oben S. 63 f - 65 f und 66 f.
3) Oben S. 55 ff.
4) Oben S. 52 ff.
5) Oben S. 25 ff.
6) Oben S. 69 ff.
7) Oben S. 61.

Die Divergenz zur Auslegung des Art. 8 i WA a.F. geht zum Teil sogar auf grammatikalische Unterschiede in einzelnen Sprachgebieten zurück.[1] Zum Begriff der Geschäftsstelle schließlich[2], dessen Inhalt sich nicht aus dem anwendbaren Recht ableiten ließ[3], hat sich jeweils ein unterschiedliches nationales Fallrecht gebildet, von dem abzugehen die Gerichte der betreffenden Länder nicht mehr bereit sind.

Da viele Staaten die Abkommensregelung auf ihren innerstaatlichen Luftverkehr ausgedehnt und den Originaltext hierbei verändert und ergänzt haben, ist zu befürchten, daß sich derartige Fälle künftig noch vermehren.

### 3. Veränderte wirtschaftliche, technische und organisatorische Verhältnisse in der Luftfahrt

Der ungeheuere Aufschwung, den die Luftfahrt in den Nachkriegsjahren erfahren hat[4], stellt die Berechtigung der zu ihren Gunsten vereinbarten Einheitsvorschriften in Frage. Daraus erklärt sich die Tendenz der Gerichte mancher Staaten, die Abkommensregelung im Zweifel zugunsten des Benützers auszulegen.[5] Die Vorschriften des WA a.F. über die Beförderungspapiere entsprechen nicht mehr den Bedürfnissen der Luftfahrt nach einer schnellen Abfertigung und werden deshalb zunehmend mit weniger Strenge beachtet.[6] Auch die kritische Haltung mancher jüngerer Entscheidungen gegenüber der Freizeichnung des Luftfrachtführers für Verspätung[7] hat ihren Grund nicht zuletzt in der durch den technischen Fortschritt bedingten wachsenden Zuverlässigkeit des Luftverkehrs. Allerdings ist der Wunsch, die Interpretation der im Laufe der letzten 20 Jahre eingetretenen weltweiten Veränderung der Situation der Luftfahrt anzupassen, bisher selten der alleinige

---

1) Oben S. 37 ff.

2) Oben S. 66 ff.

3) Das Trib. de première instance de Genève (oben S. 67 Fn. 1) bezog sich zur Auslegung des Begriffs "établissement" auf zwei bekannte französische Konversationslexika.

4) Vgl. hierzu Bodenschatz, ZLR 18 (1969) 156 ff.

5) So vor allem die amerikanische Rechtsprechung, vgl. oben S. 29 ff, 55 ff, 63-66 und 67. Ähnliche Tendenzen sind in der kanadischen und französischen Rechtsprechung festzustellen, vgl. oben S. 33.

6) Vgl. die Divergenzen zum Wegfall der Haftungsbeschränkung bei mangelhaft ausgestelltem Fluggepäckschein und Luftfrachtbrief, oben S. 34 ff.

7) Oben S. 50 f.

Grund einer Divergenz gewesen.

## 4. Unvollkommene Transformation des Abkommensrechts in das innerstaatliche Recht

In vielen Staaten des angelsächsischen Rechtskreises wird weder der amtliche authentische Text der Luftprivatrechtsabkommen noch die Sprachenklausel mit in das innerstaatliche Recht transformiert. Englische[1], norwegische[2] und malaysianische[3] Gerichte sahen sich infolgedessen durch eine unrichtige Übersetzung in ihrem jeweiligen Ausführungsgesetz gebunden und kamen so zu abweichenden Entscheidungen.

Angesichts der Unvermeidbarkeit von Übersetzungsfehlern ist der unvollkommenen Transformation des Abkommensrechts in das innerstaatliche Recht als Ursache divergierender Rechtsprechung eine größere Bedeutung beizumessen als die wenigen hierauf beruhenden unrichtigen Entscheidungen vermuten lassen.

## 5. Die Bindung der Gerichte des englischen Commonwealth an Präjudizien

Die Doktrin vom stare decisis wird heute in den Commonwealthstaaten und den ehemals zu England gehörenden Dominions nicht mehr so streng gehandhabt[4], zumal nunmehr für das House of Lords der Weg frei ist, von seinen früheren Entscheidungen abzuweichen.[5] Trotzdem besteht die Gefahr, daß sich auch jetzt noch lange anhaltende Divergenzen aus diesem Grundsatz des englischen Rechts entwickeln.

Das wird an der Berufungsentscheidung in Corocraft gegen PAA deutlich. Sie erging im Widerspruch zum eindeutigen Wortlaut des Art. 8i WA a.F.[6]

---

1) Corocraft c. PAA, Q.B., 28.5.1968, The Weekly Law Reports, 1968, Teil 3, S. 714, aufgehoben in der Berufungsentscheidung oben S. 38 Fn. 1.
2) Oben S. 38.
3) Oben S. 37.
4) Vgl. die englische Entscheidung Montagu c. Swissair, oben S. 16 Fn. 1; Giles, S. 35 ff. Bezüglich Canada vgl. Sand, ZLR 11 (1962) 75. In Skandinavien besteht keine Bindung an Präjudizien, vgl. Capelle in: ZAIP 26 (1961) 581 ff, 582.
5) Vgl. hierzu Schmitthoff, JZ 1967, S. 1 ff; Willenberger, NJW 1967, S. 867.
6) Oben S. 38 Fn. 1.

Der gegen dieses Urteil eingelegte Revisionsantrag wurde von der Kammer der Lords zurückgewiesen. Damit ist das Berufungsurteil zu einer bindenden Vorentscheidung geworden, bis sie vom House of Lords in einer anderen Sache aufgehoben wird.[1)]

## 6. Unterschiedliche nationale Auslegungsregeln

Zum Teil schwerwiegende Divergenzen durch unterschiedliches Vorgehen bei der Textauslegung haben sich daraus ergeben, daß US-Gerichte mehr auf den Zweck einer Vorschrift abgestellt haben, während sich die kontinentale und die englische Rechtsprechung bisher noch enger an den Wortlaut gehalten hat.[2)] Daneben bleiben die gegensätzlichen Standpunkte hinsichtlich der Berücksichtigung von Vorarbeiten[3)], auch wenn sie bisher keine Auswirkungen auf die Rechtsprechung zu den Luftprivatrechtsabkommen gezeigt haben, weiterhin eine Gefahr für die einheitliche Auslegung.

## 7. Lückenhaftigkeit des Abkommens und mangelnde Berücksichtigung der Rechtsprechung anderer Mitgliedstaaten

Wohl in den meisten Fällen ist das WA unabhängig von den vorgenannten Gründen von Staat zu Staat verschieden ausgelegt worden. Sucht man nach gemeinsamen Merkmalen dieser Divergenzen, so stellt man einerseits fest, daß sie vor allem da auftreten, wo im Abkommen bewußt oder unbewußt eine detaillierte Regelung nicht getroffen worden ist, z.B. zum Begriff des Ein- und Aussteigens[4)], der Verspätung[5)], des ersten Luftfrachtführers[6)], zur Haftung der Leute des Luftfrachtführers[7)], zur Regelung der Klagefrist[8)] und zur Frage, wann der Flugschein ausgehändigt sein muß[9)].

---

1) Vgl. Mankiewicz, ZLR 19 (1970) 61 in Fn. 1.
2) Oben S. 29 ff und 34 ff.
3) Oben S. 12 ff.
4) Oben S. 38 ff.
5) Oben S. 41 ff.
6) Oben S. 71 ff.
7) Oben S. 48 ff.
8) Oben S. 69 ff.
9) Oben S. 29 ff.

Andererseits fällt auf, wie relativ selten und unvollständig eine bereits vorhandene anderslautende ausländische Rechtsprechung beachtet worden ist, obgleich in diesen Fällen das eigene Recht des Gerichts regelmäßig keine Anhaltspunkte für die Auslegung lieferte. Vielfach erfolgte nur ein Lippenbekenntnis hinsichtlich der Notwendigkeit, den internationalen Charakter des Abkommens zu respektieren.[1)]

So erklärte z.B. der U.S. Court of Claims bei der Auslegung von Art. 29 WA: "... an American court does not have the right to interpret (the Warsaw Convention) as freely as is might interpret an American statute"[2)]. Doch finden sich im Urteil keine Anhaltspunkte dafür, daß ausländische Entscheidungen berücksichtigt worden sind.

In Corocraft gegen PAA ist der Ausspruch enthalten, daß die Gerichte aller Länder das Abkommen einheitlich auslegen sollten.[3)] Trotzdem setzte sich das Gericht über gewichtige ausländische Präjudizien hinweg und verkündete eine eigene Abkommensinterpretation.[4)]

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß die Divergenzen nicht mehr - wie es noch vor Jahren schien - im wesentlichen auf den Irrtum der Autoren des Abkommens in der Beurteilung der Einheitlichkeit landesrechtlicher Grundbegriffe der Abkommensstaaten zurückzuführen sind, sondern mittlerweile weit mehr zu luftrechtlichen Begriffen auftreten.

Da die Revision des WA durch das HP und das Zusatzabkommen von Guadalajara nicht von allen Staaten ratifiziert worden ist, bleiben auch die zu der jeweiligen Fassung aufgetretenen widersprechenden Entscheidungen weiterhin von Bedeutung.

Die Gerichtspraxis der Abkommensstaaten erkennt die Notwendigkeit einer international einheitlichen Interpretation grundsätzlich an. Die Gerichte können jedoch durch besondere soziale, wirtschaftliche und rechtliche Gegebenheiten ihres Landes zu einer bestimmten Entscheidung gezwungen sein.

In der überwiegenden Zahl aller bisher zum WA aufgetretenen Divergenzen bestand eine solche Bindung nicht. Die Rechtsprechung zeigt hier zwar den Willen, ihre Entscheidungen auf die internationale Rechtsprechung und Li-

1) Sand, Unification, S. 412; Giles, S. 36.
2) Flying Tiger Lines c. U.S., 11.2.1959, Jurispr. 1960, S. 117, 121.
3) Oben S. 16 Fn. 3.
4) Oben S. 37 f.

teratur zu gründen. Die hierauf gerichteten Versuche sind jedoch in der Mehrzahl aller Fälle höchst unvollkommen geblieben.

Damit bestätigt sich die Auffassung, daß im vereinheitlichten Luftprivatrecht ohne Maßnahmen zur Sicherung der einheitlichen Auslegung der Trend nicht, wie verschiedentlich angenommen worden ist, in Richtung einer Entscheidungsharmonie[1], sondern eher zu einer gerichtlichen Auseinanderentwicklung des Einheitsrechts führt.[2]

1) So Guerreri, American Jurisprudence on the Warsaw Convention, Montreal 1960, S. 4; Le Goff, Manuel, S. 154, und Bayer, S. 609.

2) Mankiewicz, Mélanges Roubier, S. 109; derselbe, Die Anwendung des Warschauer Abkommens, S. 429; Sand, Unification, S. 410-412.

# 2. TEIL

# DIE MITTEL ZUR SICHERUNG DER EINHEITLICHEN AUSLEGUNG DES VEREINHEITLICHTEN LUFTPRIVATRECHTS

## VORBEMERKUNG

Seit es konforme nationale Gesetzgebung gibt, ist nach Wegen gesucht worden, die vorhandene Rechtseinheit zu erhalten.[1] Für das vereinheitlichte Luftprivatrecht hat sich bereits wenige Jahre nach dem Abschluß des WA die CITEJA auf Empfehlung der Römer Luftprivatrechtskonferenz von 1933[2] dieser Frage gewidmet und sie - unterbrochen durch den 2. Weltkrieg - bis zu ihrer Auflösung im Jahre 1946 behandelt.[3] Ihr Nachfolger, der Rechtsausschuß der ICAO zeigte bisher wenig Neigung, sich in das Problem zu vertiefen. Zwar enthielt schon das erste von der Versammlung 1947 gebilligte Arbeitsprogramm des Rechtsausschusses den Behandlungspunkt "Authority of judgements by competent tribunals on Conventions in force on air matters and distribution of allowances".[4] Doch wurde dieser Punkt 1953 in den für "travaux suspendus" vorbehaltenen Teil des Arbeitsprogramms verwiesen.[5] Aufgrund des negativen Resultats einer auf Empfehlung der Römer Luftprivatrechtskonferenz von 1952[6] ausgegangenen Staatenbefragung über geeignete gerichtliche Verfahren zur Sicherung der einheitlichen Auslegung der Luftprivatrechtsabkommen[7] lehnte der Rat der ICAO am 31.3.1955 das Ersuchen des Rechtsausschusses ab, die Frage in den aktiven Teil des Ar-

---

1) Vgl. die Zitate oben S. 1 in Fn. 1.

2) IIIème Conférence Internationale de Droit Privé Aérien, Procès Verbaux et Documents, Rome 1933, Bd. 2, S. 171 (Resolution); Bd. 1, S. 271 (Diskussion); vgl. auch ICAO-Note Unidroit 1959, S. 318.

3) Romang, S. 262 f.

4) ICAO-Note, a.a.O., S. 317.

5) ICAO-Doc. 7320-10, C/853 und ICAO-Doc. 7390-5, C/861; Mankiewicz, Mélanges Roubier, S. 144 Fn. 110.

6) ICAO-Doc. 7379-LC/134, Bd. 2, S. 277 ff, Acte Final II A.

7) ICAO-Note, a.a.O., S. 317, Nr. 6 und S. 322, Nr. 28.

beitsprogramms aufzunehmen.[1] Wenige Monate später empfahl die Haager Luftprivatrechtskonferenz von 1955, daß sich die an der Fortbildung des internationalen Luftprivatrechts interessierten Organisationen baldmöglichst mit der Frage der Förderung der einheitlichen Auslegung der Luftprivatrechtsabkommen und ihrer Anwendung befassen sollten.[2] Auf Ersuchen des Rates vom 18.11.1955[3] setzte der Rechtsausschuß nun einen Unterausschuß ein, der den Fragenkomplex auf seiner Tagung in Caracas im Juni 1956 behandelte.[4] Das Ergebnis war eine Erweiterung und Neufassung des bisher im Arbeitsprogramm des Rechtsausschusses enthaltenen Behandlungspunktes, der seitdem folgenden Wortlaut hat:

> "Research in regard to measures for promoting the uniform interpretation of international private air law conventions, and research in regard to measures to be taken in order to ensure
>
> a) the international authority of judgements by competent tribunals on conventions in force on air matters and
>
> b) the distribution and allocation of awards in pursuance of such conventions."[5]

Dieses Thema, das erstmals die Frage der einheitlichen Auslegung der Luftprivatrechtsabkommen von der ihrer einheitlichen Anwendung trennt, erscheint bis heute unverändert im Teil B des allgemeinen Arbeitsprogramms des Rechtsausschusses. Themen, die im Teil B stehen, können erst im Rechtsausschuß diskutiert werden, wenn dem Rat seitens des Generalsekretärs oder vom Vorsitzenden des Rechtsausschusses ein Bericht vorgelegt wird, aus dem die Notwendigkeit der Bearbeitung des Gegenstandes hervorgeht und der Rat oder die Versammlung hierzu ihre Zustimmung geben.[6] Der Rechtsausschuß hat bereits mehrfach einen Berichterstatter über das hier interessierende Thema bestimmt, doch ist bisher noch kein Bericht erstellt worden.[7]

---

1) ICAO-Doc. 7921-LC/1943, Bd. 2, S. 204.
2) Resolution E zum HP in ZLR 5 (1956) 92 = ICAO-Doc. 7686-LC/140, Bd. 2, S. 19 und S. 31 (Resolution), Bd. 1, S. 264 und S. 342 (Diskussion).
3) ICAO-Doc. 7633-11 C/887; Mankiewicz, a.a.O.
4) ICAO-Note, a.a.O., S. 316.
5) ICAO-Doc. 8582-LC/153, Bd. 1, S. XXXVI.
6) ICAO-Doc., a.a.O., S. XXXVI.
7) Der holländische Delegierte Drion, der als erster zum Berichterstatter über diese Fragen ernannt worden war, hat abgelehnt. Daraufhin war auf

Außerhalb der CITEJA und dem Rechtsausschuß der ICAO haben sich auch private wissenschaftliche Vereinigungen, insbesondere das heute nicht mehr existierende Comité Juridique International d'Aviation, der Luftrechtsausschuß der International Law Association und das Comité Maritime International mit der Lösung des luftrechtlichen Problems befaßt.

Die einzelnen Vorschläge werden im Folgenden der Untersuchung des jeweiligen Mittels vorangestellt.

Angesichts der Erfolglosigkeit aller bisherigen Bestrebungen ist vereinzelt für eine regionale Sicherung der einheitlichen Auslegung internationaler Luftprivatrechtsabkommen plädiert worden.[1)] Jeder nachbarstaatliche Zusammenschluß in bezug auf die Interpretation dieses Einheitsrechts ist jedoch mit der Gefahr der Blockbildung verbunden. Am offensichtlichsten würde gegen die völkervertraglich übernommene Verpflichtung, das jeweils vereinbarte Luftprivatrecht nicht zu verändern, verstoßen, wenn man sich auf regionaler Ebene zu einer periodischen Abkommensrevision zusammenschließen würde. In mehr oder weniger starkem Ausmaß würde derselbe Erfolg im Laufe der Zeit durch eine zur verbindlichen oder unverbindlichen Interpretation von Luftprivatrechtsabkommen regional eingesetzte Instanz bewirkt, soweit dieses Organ vorwiegend die Gesetzgebung und Rechtsprechung der ihm angehörenden Staaten berücksichtigt. Zwar ist jeder Mitgliedsstaat frei, zu derartigen Einrichtungen seine Zustimmung zu geben. Doch können einzelne Abkommensstaaten untereinander keine Sondervereinbarung treffen, die auf eine Abkommensveränderung hinausläuft, ohne daß sie das Abkommen zuvor gekündigt oder die Zustimmung der übrigen

---

der 13. Tagung des Rechtsausschusses in Montreal im September 1960 ein neuer Berichterstatter ernannt worden. Vgl. ICAO-Doc. 8137-LC/147, Bd. 2, S. 92, Bd. 1, S. 207.

1) Vgl. Sand, Unification, S. 422; Bayitsch, S. 549; Cocca, L'Unification du Droit Aérien en Amérique Latine, RFDA 19 (1965) 1 ff. Vgl. auch die Bestrebungen innerhalb des Europarates, dem Straßburger Gerichtshof für Menschenrechte oder einer zu errichtenden europäischen Konsultativkommission nicht nur die Zuständigkeit zur gutachterlichen Interpretation der europäischen Konventionen, sondern auch eines jeden anderen internationalen, zwischen zwei oder mehreren Europaratstaaten geltenden Abkommens einzuräumen (Conférence, S. 51 und 62). Hierzu Trousse et Rigaux, S. 109 Nr. 22; Wiebringhaus, Gerichtshof, S. 66; derselbe, AFDI 12 (1966) 455 ff; Wahl, Festschrift für Nipperdey, S. 915 ff; de Kanter, Unidroit 1965, S. 92.

Mitgliedstaaten eingeholt haben.[1)]

In gleicher Weise ist eine Rechtsprechung abzulehnen, die sich statt um ein weltweit einheitliches "case law" zu bemühen, nur die Übereinstimmung mit der Rechtsprechung eines oder einiger bestimmter Staaten sucht. Englische Gerichtsurteile zum WA, in denen die amerikanische Rechtsprechung betont bevorzugt berücksichtigt worden ist, haben deshalb berechtigte Kritik erfahren.[2)]

Bei der Vereinheitlichung des internationalen Luft(privat)rechts handelt es sich um eine "Unification à vocation mondiale"[3)]. Dementsprechend sollten alle Bemühungen um eine einheitliche Auslegung möglichst von vornherein auf weltweiter Ebene erfolgen. Das schließt nicht aus, daß, wie es LIESECKE[4)] vorschlägt, Staaten, die infolge ihrer engen wirtschaftlichen Verbundenheit einen umfangreichen planmäßigen Luftverkehr unterhalten, hierzu den Anfang machen.

## I. VEREINBARUNG VON RECHTLICHEN GRUNDPRINZIPIEN, GRUNDBEGRIFFEN UND AUSLEGUNGSGRUNDSÄTZEN IM ABKOMMEN SELBST

Bei der Ausarbeitung der Luftprivatrechtsabkommen ist bisher selten eine ins einzelne gehende materiellrechtliche Regelung erfolgt. Auf die Aufnahme von verfahrenstechnischen, den Richter bei der Abkommensauslegung leitenden Bestimmungen hat man völlig verzichtet. Die umfangreichen Divergenzen, die zu vielen im WA enthaltenen Begriffen aufgetreten sind, lassen jedoch keinen Zweifel daran, daß hierzu eine Notwendigkeit besteht. Es bleibt zu prüfen, inwieweit sich rechtliche Grundprinzipien, Grundbegriffe und Auslegungsgrundsätze in den Abkommen selbst konkretisieren lassen.

---

1) Hostie, S. 67. Vgl. auch Wahl, Festschrift für Nipperdey, S. 927, und Wiebringhaus, Gerichtshof, S. 153 f.

2) Oben S. 16.

3) Dorat des Monts, Le problème de la coordination des mouvements d'unification du droit. Etudes de Droit Contemporain. VIIème Congrès international de Droit Comparé, Uppsala 1966, Contributions francaises, S. 127.

4) Liesecke, S. 99.

a) Vereinheitlichung rechtlicher Grundprinzipien des allgemeinen Rechts der Mitgliedstaaten

Für diejenigen Divergenzen in der Rechtsprechung zum WA, die auf grundsätzlichen Unterschieden zwischen den einzelnen Rechtsordnungen, insbesondere zwischen dem kontinentalen und dem angloamerikanischen Rechtssystem bestehen[1], verdient der Gedanke, zuerst einmal die Grundprinzipien des allgemeinen Rechts der Mitgliedstaaten einander anzugleichen[2], ein gewisses Interesse, auch wenn er weit über die Grenzen der Fragen einer einheitlichen Auslegung hinausgeht.

Allerdings erscheint eine Vereinheitlichung von Grundsätzen des allgemeinen Rechts einer Mehrheit von Staaten ohne Bezug auf eine besondere Rechtsmaterie schon deshalb undurchführbar, weil sie zu unbestimmt und in ihrer Auswirkung auf die einzelstaatliche Rechtsordnung nicht überschaubar ist.[3] Aber auch in bezug auf ein Sonderrecht gelingt sie nur selten.[4] Abgesehen von der Dauer, die derartige Vereinheitlichungsbestrebungen beanspruchen würden, sind die Gegensätze hier einfach zu groß.

Mehr Erfolg verspricht dagegen ein Verfahren, das die prinzipiellen Unterschiede zwischen einzelnen Rechtsordnungen bestehen läßt und stattdessen lediglich ihre negativen Auswirkungen auf das Sonderrecht beseitigt.

Ein Beispiel für eine derartige Überbrückung fundamentaler Gegensätze ist das Zusatzabkommen von Guadalajara. Mit ihm wurden die Meinungsverschiedenheiten über Grundlagen und Rechtsnatur der Haftung des Luftfrachtführers zwar nicht aus der Welt geschafft, aber für das WA gegenstandslos gemacht.[5]

---

1) Oben S. 73 f.

2) Dies haben insbesondere Broda (Conférence, S. 49) und Matteucci, Unidroit 1963, S. 140, vorgeschlagen. Vgl. auch Saulle Durante, Unidroit 1967/68, Bd. 2, S. 197 ff.

3) Wahl, Festschrift für Nipperdey, S. 924; Rozmaryn, Unidroit 1963, S. 156.

4) Ein Beispiel ist die Umschreibung des die unbeschränkte Haftung des Luftfrachtführers auslösenden Verschuldens in Art. 25 HP. Es gelang jedoch nicht, einen einheitlichen Verschuldensbegriff für alle luftprivatrechtlichen Haftungsabkommen festzulegen. Vgl. die Umschreibung des Verschuldensbegriffs in Art. 12 Abs. 1 Römer Haftungsabkommen von 1952 mit derjenigen in Art. 25 WA n. F. und die Belehrung der Jury in Horabin c. BOAC, Q. B., All E R 1952, Bd. 2, S. 1016.

5) Oben S. 29.

Das Protokoll von Guatemala löst den Streit über die Höchsthaftungsbeträge des WA auf die gleiche Weise, indem es jedem Staat freistellt, selbst ein System vorzusehen, das den Geschädigten über die im Abkommen festgelegten Haftungsgrenzen hinaus einen zusätzlichen Ausgleich zukommen läßt.[1)]

b) Vereinbarung luftrechtlicher Grundbegriffe

In einfacheren Fällen, insbesondere soweit mehr von der Eigenart der Luftfahrt geprägte Begriffe, wie "Aushändigung des Flugscheins"[2)], "Ein- und Aussteigen"[3)], "Verspätung"[4)], "erforderliche Maßnahmen"[5)], "Geschäftsstelle"[6)] und "erster Luftfrachtführer"[7)] zu widersprechenden Entscheidungen geführt haben, dürfte es eher möglich sein, den Inhalt des jeweiligen Begriffs im Abkommen selbst zu umschreiben.

Neben der Ausschaltung des Rückgriffs auf nationale Präjudizien und Terminologien erleichtern solche Definitionen und Umschreibungen auch die Übersetzung in die verschiedenen Landessprachen und verhindern eine Übertragung, die sich nicht exakt mit dem Sinn des Ausdrucks in der Originalfassung deckt. Das ist besonders wichtig, seit die Luftprivatrechtsabkommen in mehreren in gleicher Weise verbindlichen Sprachen ausgearbeitet und in Kraft gesetzt werden, ohne daß eine von ihnen auch für die richterliche Auslegung den Vorrang vor den übrigen hat. Mit Definitionen kann man außerdem die Mitgliedstaaten von dem für die Erhaltung der Rechtseinheit gefährlichen Versuch abhalten, die im Abkommen verwendeten Begriffe in der Ausführungsgesetzgebung oder bei der Ausdehnung der Abkommensregelung auf den innterstaatlichen Bereich selbst klarzustellen.

Das Protokoll von Guatemala ist hier in einem Fall mit gutem Beispiel vorangegangen. Nach dem WA und dem HP ist Voraussetzung des Anspruchs des geschädigten Passagiers, daß der Personenschaden durch Unfall entstanden ist. Abgesehen davon, daß der Unfallbegriff nicht allen Gefahren des

---

1) Oben S. 32 f.
2) Oben S. 29 ff.
3) Oben S. 38 ff.
4) Oben S. 41 f.
5) Oben S. 43 ff.
6) Oben S. 66 ff.
7) Oben S. 71 ff.

Luftverkehrs gerecht wird[1], hat er in jedem Staat einen ganz bestimmten versicherungsrechtlich geprägten Inhalt. Mit der im Protokoll von Guatemala eingeführten absoluten Haftung des Luftfrachtführers würde dieser Rechtsbegriff zum Angelpunkt divergierender Entscheidungen. Hängt doch die Frage, ob Personenschäden aus Flugzeugentführungen vom Luftfrachtführer zu ersetzen sind, weitgehend davon ab, ob man den Unfallbegriff eng oder weit auslegt.[2] Bei der Abfassung des Änderungsprotokolls hat man dies erkannt und den Begriff "accident" durch den rechtlich neutralen und umfassenderen Ausdruck "événement" ersetzt.[3]

Allerdings ist eine allzu kasuistische Regelung, wie sie im englischen Recht üblich und bei der Ausarbeitung der Luftprivatrechtsabkommen von der englischen Delegation auch immer wieder vorgeschlagen worden ist[4], wenig angebracht. Ein übertriebener Perfektionismus würde die Abkommen nur schwerfällig machen, ohne die Gewähr zu bieten, die vielfältigen und sich ständig weiterentwickelnden Erscheinungsformen der technischen, wirtschaftlichen, sozialen und politischen Entwicklung auf dem Gebiet des Luftrechts auch tatsächlich lückenlos zu erfassen.[5] Mehrfach sind auch verfassungsrechtliche Bedenken angemeldet worden mit dem Hinweis, daß die Gerichte sich durch eine allzu detaillierte Regelung eines Teils ihrer Rechtsprechung beraubt fühlen könnten.[6]

---

1) Vgl. Guldimann, Komm., S. 101 Anm. 7; Matte, S. 404 Nr. 97 ff; Coquoz, S. 123.

2) Vgl. einerseits Meyer, Versicherungs- und Haftungsfragen bei Flugzeugentführungen, ZLR 19 (1970) 293 ff, andererseits Schweickhardt, Wie haftet eine Luftverkehrsgesellschaft für die im Verlauf einer Flugzeugentführung auftretenden Personenschäden, SVLR-Bull. 56 (1971) 3 ff.

3) Art. IV.

4) Zu den Bemühungen der englischen Delegation um einen Definitionenkatalog zum HP vgl. Riese, ZLR 5 (1956) 42; vgl. auch ICAO-Doc. 7686 LC/140, Bd. 1, S. 326.

5) Meyer, Anmerkung zu einem Tagungsbericht, ZLR 1 (1952) 261; ähnlich Guldimann, Komm., S. 27 Anm. 17.

6) Seidl-Hohenveldern, S. 119; P. de la Pradelle, Le rôle irréductible du juge, RGA 20 (1957) 141; Cas, Les sources du droit des transports aériens, Paris 1964, S. 152 ff. Vgl. auch Ecker, Das Recht wird in und mit der Auslegung, JZ 1969, S. 477, unter I.

c) Vereinbarung von Auslegungsregeln

Es ist naheliegend, auch die Auslegung im Abkommen selbst festzulegen. Allerdings sind die Auslegungsmethoden in den einzelnen Mitgliedstaaten noch sehr unterschiedlich, so daß man sich in einem Abkommen zur Rechtsvereinheitlichung über ins einzelne gehende Regeln kaum einig werden wird.[1] Immerhin zeigen einige Vorbilder, daß sich zumindest die Grundtendenz der Auslegung gesetzlich festlegen läßt.

Schon die Entwürfe zur Revision des WA vom Dezember 1946[2] und vom August 1948[3] enthielten folgende, den amerikanischen Uniform Acts[4] entliehene Klausel:

> "This Convention shall be so interpreted as to effectuate its general propose of making uniform the law of those States which adopt it."

Man hielt jedoch diese Bestimmung für ungenügend und sah deshalb in späteren Entwürfen weitergehend vor, daß die Staaten so eng wie möglich zusammenarbeiten sollen, um eine einheitliche Auslegung des Abkommens sicherzustellen.[5] Nachdem der Rechtsausschuß der ICAO auf seiner Tagung in Rio de Janeiro im September 1953 sich lediglich zugunsten eines Zusatzprotokolls entschied und nicht die bis dahin vorliegenden Entwürfe für ein neues Abkommen, sondern den Text des WA a. F. selbst zur Grundlage seiner Beratungen nahm, fiel die Auslegungsvorschrift unter den Tisch.

Art. 17 des 1964 im Haag gezeichneten Kaufrechtsabkommens[6] bestimmt:

> "Les questions concernant des matières régies par la presente loi et qui ne sont pas expressément tranchées par elle, seront règlée selon

---

1) Die Schwierigkeiten wurden vor allem bei der Fassung von Art. 17 des Haager Kaufrechtsabkommens deutlich. Vgl. Riese, Die Haager Konferenz über die internationale Vereinheitlichung des Kaufrechts, ZAIP 29 (1965) 30 ff.

2) abgedruckt in JALC 14 (1947) 87 ff.

3) ICAO-Doc. 6024-LC/121, S. 141 ff.

4) Uniform Commercial Code Section 1-102 (1) (2).

5) Entwurf von 1951 in ICAO-Doc. 7229-LC/133, 214 ff; Entwurf von 1952 in ZLR 2 (1953) 194 ff.

6) Convention portant loi uniforme sur la vente internationale des objets mobiliers corporels und Convention portant loi uniforme sur la formation des contrats de vente internationale des objets mobiliers corporels, Den Haag 1964, abgedruckt in ZAIP 29 (1965) 166 ff u. 210 ff.

les principes généraux dont elle s'inspire."

Das Römische Institut für Privatrechtsvereinheitlichung[1] und die Beratende Versammlung des Europarates[2] haben sich für die Aufnahme entsprechender Bestimmungen in die von ihnen ausgearbeiteten Abkommen zur Rechtsvereinheitlichung ausgesprochen.

Eine derartige Klausel könnte wesentlich zur einheitlichen Auslegung der Luftprivatrechtsabkommen beitragen. Sie würde die nationalen Gerichte davon abhalten, da, wo man bewußt auf eine ins einzelne gehende Regelung verzichtet hat, eine Lücke zu sehen und ihr eigenes Recht anzuwenden.

Zwar ergibt sich der Zweck der Luftprivatrechtsabkommen, einheitliches Recht zu schaffen und auch das Erfordernis, der Auslegung einen oder mehrere authentische Texte zugrundezulegen, bereits aus der jeweiligen Abkommensüberschrift bzw. aus den protokollarischen Bestimmungen.[3] Um jedoch jeden Zweifel[4] hinsichtlich der Geltung dieser völkerrechtlichen Normen auch gegenüber den einzelnen Rechtsunterworfenen zu vermeiden, sollte sowohl der Abkommenszweck als auch die Sprachenklausel im Einheitsrecht selbst nochmals dargelegt werden. Damit würde vor allem auch die Möglichkeit ausgeräumt, daß die Gerichte solcher Staaten, in denen die Luftprivatrechtsabkommen im Wege der Ausführungsgesetzgebung innerstaatlich in Kraft gesetzt werden, das Einheitsrecht als solches nicht mehr erkennen oder durch seine unrichtige Wiedergabe gebunden werden.[5]

Vielleicht könnte man auch die Kluft zwischen dem kontinentalen und dem angelsächsischen Rechtsdenken hinsichtlich der Bedeutung von Gesetzesma-

---

1) Unidroit 1953-55, S. 62 ff.

2) Assemblée Consultative du Conseil de l'Europe, 22e seance 27 janvier 1966, Recommandation 454 (1966) relative à l'interpretation uniforme des traités.

3) In dem jeweiligen Vorspruch zum WA a.F., zu den Römer Haftungsabkommen von 1933 und 1952 und zum Römer Sicherungsbeschlagnahmeabkommen (alle oben S. 3 ff) findet sich jeweils die Formulierung: "... convaincus de la necessité d'unifier dans la plus large mesure possible, au moyen d'une convention internationale les règles applicables ...".

4) In den Staaten, die sich der Ausführungsgesetzgebung bedienen, werden die protokollarischen Abkommensbestimmungen einschließlich der Sprachenklausel nicht mittransformiert. Vgl. Sand, Unification, S. 410; derselbe, Choise of law, S. 24 und 43; Saporta, RGA 15 (1952) 415.

5) Beispiele oben S. 75.

terialien[1] wenigstens für das vereinheitlichte Luftprivatrecht durch Vereinbarung einer Bestimmung des Inhalts beseitigen, daß es dem Richter gestattet ist, in Zweifelsfällen die Vorarbeiten heranzuziehen. Nicht nur die erwähnten Vorbilder, sondern auch die grundsätzlich einheitliche Gerichtspraxis sprechen dafür, daß eine dahingehende Einigung möglich ist.

d) Vereinbarung von erläuternden Berichten in der Schlußakte der Luftprivatrechtsabkommen

Schließlich sollte der Inhalt und der Zweck eines Abkommens oder seiner Revision nach dem Vorbild der Kaufrechtsabkommen und der Abkommen des Internationalen Arbeitsamtes nochmals in der Schlußakte im Zusammenhang dargestellt werden.[2] Solche Beispiele können, vorausgesetzt, daß sie mit in das innerstaatliche Recht transformiert werden, ebenfalls zur Rechtsvereinheitlichung beitragen, da sie einheitlich als amtliche Erörterungen der Regierungen zu den betreffenden Abkommen bzw. ihrer Revision an die Stelle der bisher nicht immer übereinstimmenden Regierungsstellungnahmen treten könnten.[3] Darüber hinaus wäre die erreichte Verbesserung einer schnellen und einheitlichen Information für alle Prozeßbeteiligten eine große Hilfe.

## II. REVISIONEN

Eine ständig wiederkehrende Bereinigung des Einheitsrechts, die - unter Berücksichtigung der im vorangegangenen Abschnitt dargelegten Möglichkeiten - umstrittene Bestimmungen klarstellt, aufgetretene Lücken ergänzt und

---

1) Oben S. 12 ff.

2) Malintoppi, S. 261 ff; Memorandum des Internationalen Arbeitsamtes, Unidroit 1959, S. 299 ff, 304 ff, sowie Unidroit 1956, S. 389, 396, 399, 402, 407 und 410.

3) Vgl. z. B. die Kommentierung des WA vom U. S. Secretary of State Cordell Hull, USAvR 1034, S. 240; vom deutschen Justizministerium, Amtliche Sonderveröffentlichungen der Deutschen Justiz 1933, Nr. 1; vom Schweizerischen Bundesrat, Bundesblatt 1952, III, S. 235; von der österreichischen Regierung, Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates 1961, IX, Nr. 432 G. P. Derartige Regierungsstellungnahmen werden von kontinentalen Gerichten gerne zur Abkommensauslegung herangezogen, vgl. z. B. BGH, VersR 20 (1969) 942 ff.

die Anpassung an neue soziale, technische und wirtschaftliche Gegebenheiten vornimmt, könnte wesentlich zur Erhaltung der Rechtseinheit beitragen. Das Verfahren ist allerdings nicht vollkommen, da es nur a posteriori wirkt. Die bereits ergangenen unrichtigen Entscheidungen bleiben bis zur Neufassung der umstrittenen Bestimmungen wirksam. Außerdem kann die revidierte Norm selbst wieder Anlaß zu Auslegungsdivergenzen bieten, wie die Rechtsprechung zur Umschreibung des die unbegrenzte Haftung des Luftfrachtführers auslösenden Verschuldens im HP[1] und die zu einzelnen Bestimmungen des Abkommens von Guadalajara aufgetretenen Zweifelsfragen[2] zeigen.

a) Abkommensrevision mittels periodischer authentischer Interpretation durch einen Expertenausschuß

Die Meinung, daß sich die luftfahrttreibenden Staaten außerhalb eines engen Staatenverbandes, wie ihn etwa die Europäischen Gemeinschaften bilden, einem überstaatlichen Gesetzgeber unterordnen, der Gesetze mit unmittelbarer Wirkung für die Betroffenen erlassen und ändern kann, wird nirgends vertreten.[3] Dagegen fehlt es nicht an Anregungen für eine periodische authentische Interpretation des vereinheitlichten Luftprivatrechts. Schon auf der Warschauer Luftprivatrechtskonferenz von 1929 hatte die polnische Delegation die Aufnahme einer Bestimmung vorgeschlagen, wonach dem WA ein Anhang für periodische Verbesserungen angefügt werden sollte. Die Konferenz lehnte jedoch dieses Ansinnen ab. Sie befürchtete einen Autoritätsverlust des Abkommens, wenn es nur als Versuch einer luftrechtlichen Kodifikation erscheinen würde.[4] Später empfahl der italienische Zweig der CJIA auf seinem Kongreß in Neapel 1954[5], einer Anregung von SAPORTA[6] folgend, das Verfahren der "technischen Anhänge" des Abkom-

1) Oben S. 55 ff.
2) Hierzu sei auf die Ausführungen von Guldimann, Komm., S. 203 ff verwiesen. Vgl. auch Sand, ZLR 11 (1962) 78.
3) Vgl. hierzu Riese, ALR 11 (1941) 13 ff; Ripert, L'unification du droit aérien, RGDA 1 (1932) 257 ff; Coquoz, S. 44 ff; Giannini, Le droit international aérien, RGDA 1 (1932) 91 ff, 93.
4) IIème Conférence Internationale de Droit Privé Aérien, Procès Verbaux et Documents, S. 23 ff u. S. 28 ff.
5) Hierzu Musto, RGA 17 (1954) 398 ff, 401.
6) Saporta, RGA 15 (1952) 420 ff; derselbe, RGA 18 (1955) 198, ebenso Le Goff, RGA 13 (1950) 1136 ff, 1143.

mens von Chikago in das vereinheitlichte Luftprivatrecht zu übernehmen. Das Abkommen von Chikago[1] sieht vor, daß Anhänge zu diesem Abkommen für alle Mitgliedstaaten der ICAO in Kraft treten, wenn sie vom Rat dieser Organisation mit Zweidrittelmehrheit angenommen und nicht innerhalb einer bestimmten Frist von der einfachen Mehrheit der ICAO-Staaten abgelehnt worden sind.[2] Doch betreffen diese Anhänge vorwiegend technische Bestimmungen, in denen die praktischen Mindestvoraussetzungen eines sicheren und planmäßigen Luftverkehrs festgelegt sind. Die Notwendigkeit ihrer Änderung ist in der Regel viel offensichtlicher, als das bei privatrechtlichen Vorschriften der Fall ist.[3] Außerdem werden durch die Anhänge den Mitgliedstaaten keine Rechtspflichten auferlegt, die nicht schon im Abkommen von Chikago rahmenmäßig bestimmt wären.[4]

Nicht anders verhält es sich mit dem in den Berner Eisenbahnrechtsabkommen geregelten Verfahren, dessen Übernahme auf andere Privatrechtsabkommen von SAUVEPLANNE angeregt worden ist.[5] Nach diesem Abkommen tritt alle 5 Jahre ein Revisionsausschuß zusammen, der Gutachten über die Interpretation bestimmter im jeweiligen Abkommensanhang einzeln aufgezählter Vorschriften abgeben kann. Seine Beschlüsse sind für alle Vertragsstaaten verbindlich, sofern nicht innerhalb einer gewissen Frist eine bestimmte Zahl von ihnen widerspricht. Die Vorschriften, für die dieses Verfahren gilt, sind wiederum überwiegend technischer Art. Andere, tiefer in das Privatrecht der Mitgliedstaaten eingreifende Bestimmungen, insbesondere die Haftungsregelung der Abkommen, sind von der authentischen Interpretation ausgeschlossen.[6] Die Beschränkung erklärt sich daraus, daß privatrechtliche Vorschriften einfach nicht in so kurzer Zeit verändert werden können, wie das für die jeweilige Anpassung technischer und organisatorischer Bestimmungen der Fall ist. Die Revisionen des WA haben bis zur Zeichnung des jeweiligen Änderungsprotokolls in der Vergangenheit zwischen 4 und 7 Jahren bedurft. Durch diese Revisionen wurden nur die notwendigsten Änderungen vorgenommen. Im übrigen beschränkte man sich auf die Klarstellung

---

1) Abkommen vom 7. 12. 1944 über die internationale Zivilluftfahrt, BGBl 1956, Teil II, S. 934; Abraham, Komm., Bd. I, S. 16 ff.

2) Art. 37, 54 u. 90 Abkommen von Chikago.

3) Erler, S. 92, 108.

4) Erler, S. 163.

5) Sauveplanne, Unidroit 1959, S. 281 f und Unidroit 1963, S. 24.

6) Art. 67 § 3 CIM bzw. Art. 66 § 3 CIV. Das Verfahren ist im einzelnen im Anhang VI zur CIM und im Anhang III zur CIV geregelt.

solcher Bestimmungen, über deren Bedeutung eine Einigung leicht zu erzielen war.[1] Man wird sagen können, daß die in die gewachsenen Privatrechtsordnungen der einzelnen Mitgliedstaaten gewöhnlich tief eingreifenden Änderungen der Luftprivatrechtsabkommen äußerst sorgfältig vorbereitet und von den staatlichen Gremien verarbeitet werden müssen, wenn sie die erforderliche Zustimmung einer größeren Zahl von Regierungen finden sollen.[2] Schließlich wird auch die Furcht vor der Einwirkung, die eine Änderung, z. B. der Haftungsregelung des WA, auf die gesamte Luftfahrtindustrie eines Staates haben kann, viele Mitgliedstaaten davon abhalten, endgültige Entscheidungen einem Sachverständigenausschuß zu überlassen. Auch verfassungsrechtliche Gründe könnten einem Verzicht auf die Beschlußfassung durch eine diplomatische Staatenkonferenz entgegenstehen.[3] Es erscheint somit nicht möglich, für die Luftprivatrechtsabkommen ein Verfahren der periodischen authentischen Interpretation einzuführen.

b) Abkommensrevisionen mittels diplomatischer Staatenkonferenzen

Es bleibt das klassische Revisionsverfahren, dessen man sich bei der Änderung der Luftprivatrechtsabkommen schon immer bedient.[4] Es hat bisher nur zum Zerfall der Rechtseinheit geführt[5], denn anders als revidierte nationale Gesetze verdrängen staatsvertraglich vereinbarte Abkommensänderungen nicht automatisch den ursprünglichen Text. Jeder Staat bleibt frei,

---

1) Zur Revision des WA durch das HP vgl. Riese, ZLR 5 (1956) 4 ff.

2) Riese, Einheitliche Gerichtsbarkeit, S. 617; derselbe, ZLR 1 (1952) 32.

3) Vgl. den Bericht von Voss (Schweden) über "Periodic Revision of Liability Limits" in ICAO-Doc. 8839-LC/158 Bd. 1, S. 238.

4) Hierzu Sand, Unification, S. 413. Die Vorkriegsabkommen sahen die Revisionsmöglichkeit in Form eines Initiativrechts der vertragschließenden Staaten noch ausdrücklich vor. Vgl. Art. 41 WA, Art. XV Sicherungsbeschlagnahmeabkommen, Art. 28 Römer Haftungsabkommen von 1933. Mit der Errichtung der ICAO hat man auf die Aufnahme einer solchen Bestimmung verzichtet und stattdessen dem Rechtsausschuß der ICAO das Recht eingeräumt, entweder auf Anweisung der Versammlung oder des Rates als auch aus eigener Initiative, jedoch nicht ohne Zustimmung des Rates, die notwendigen Vorarbeiten zu einer Revision vorzunehmen. Vgl. § 2c der Satzung des Rechtsausschusses, ICAO-Doc. 7669. Der Rat entscheidet über die Einberufung der diplomatischen Staatenkonferenz. Vgl. ICAO-Memorandum, Unidroit 1956, Bd. 2, S. 214.

5) Vgl. Sand, Unification, S. 413; Bodenschatz, ZLR 18 (1969) 156 ff, 159. Schmidt-Räntsch, S. 8 ff.

das verbesserte Abkommen anzunehmen oder sich weiterhin an den Originaltext zu halten, unbeschadet seiner Möglichkeit, den letzteren zu kündigen. In den Ländern, die dem WA angehören, besteht schon heute der unbefriedigende Zustand, daß dreierlei Recht gilt: das Recht des WA a.F., das Recht des WA i.d.F. des HP und das Recht des WA a.F. oder n.F., jeweils in Verbindung mit dem Zusatzabkommen von Guadalajara.[1] Tritt das am 8.3.1971 gezeichnete Protokoll zur Änderung des WA in der Fassung des HP in Kraft, so wird die noch bestehende Rechtseinheit weiter eingeschränkt. Neben diesem Rechtszerfall kann es zu Rechtsnormenkonflikten zwischen den alten und den neuen Abkommensfassungen kommen[2], und es entsteht u.U. eine erhebliche Rechtsunsicherheit, wenn nationale Gerichte nur deshalb an offensichtlich veraltete Abkommensbestimmungen gebunden sind, weil der betreffende Staat das Änderungsprotokoll aus anderen Gründen nicht ratifizieren kann.[3] In Anbetracht dessen ist es wünschenswert, daß Abkommensänderungen durch diplomatische Staatenkonferenzen nur erfolgen, wenn sie zum Fortbestand des völkerrechtlichen Vertrages unerläßlich sind oder gewährleistet ist, daß wenigstens alle wichtigen luftfahrttreibenden Staaten die geänderte Fassung ratifizieren. Um dies bei der Revision des WA durch das Abkommen von Guatemala zu erreichen, wurde sein Inkrafttreten davon abhängig gemacht, daß sich unter den 30 erforderlichen Ratifikationen fünf Staaten befinden, die zusammen mindestens 40 % des in Passagier-Kilometer ausgedrückten planmäßigen internationalen Luftverkehrs der gesamten Welt (ICAO Statistik 1970) ausführen.[4]

---

1) Über den Ratifikationsstand siehe oben S. 21 Fn. 1. Danach haben die meisten Staaten das Zusatzabkommen und das WA in der Fassung des HP ratifiziert. Österreich und der Libanon dagegen gehören zur Zeit dem Zusatzabkommen nur in Verbindung mit dem WA a.F. an.

2) Mankiewicz, Rechtsnormenkonflikte zwischen dem WA und dem HP, ZLR 5 (1956) 246 ff; Gazdik, The Conflicts and State Obligations under the Warsaw Convention, The Hague Protocol and the Guadalajara Convention, JALC 28 (1961/62) 373.

3) So haben amerikanische Gerichte bezüglich der Beförderungsdokumente das WA in der Fassung des HP angewandt, obgleich das HP von den USA niemals ratifiziert worden ist. Vgl. oben S. 30 ff sowie Constantinoff, RFDA 24 (1970) 402.

4) Art. XX.

## III. EINHEITLICHE GERICHTSBARKEIT

Vor und nach jeder Revision besteht eine zeitlich begrenzte Rechtsunsicherheit, innerhalb deren weitere Maßnahmen zur Wahrung der Rechtseinheit erforderlich sind. Das wirksamste Mittel hierfür wäre eine internationale Gerichtsbarkeit, die über die Auslegung der Luftprivatrechtsabkommen verbindlich entscheidet.

### a) Die Staatenklage

Es ist naheliegend, dem Haager Internationalen Gerichtshof (IGH) diese Aufgabe zu übertragen.[1] Der Nachteil dieser Lösung besteht vor allem darin, daß grundsätzlich nur Staaten Zugang zu diesem Gericht haben.[2] Zwar ist der IGH auch Berufungsinstanz für Streitigkeiten der UNO mit ihren Angestellten. Doch handelt es sich hierbei um eine Ausnahmeregelung, die außerdem vorwiegend Streitsachen öffentlichrechtlichen Charakters betrifft.[3] Allerdings hat jeder Staat die Möglichkeit, für seinen geschädigten Angehörigen einzutreten, wenn in dessen Person eine Verletzung des Völkerrechts erfolgt ist und alle anderen Rechtsmittel zuvor erschöpft worden sind. In der Praxis kommt es jedoch äußerst selten vor, daß Personen in solchen Angelegenheiten diplomatischer Schutz gewährt wird, selbst wenn es sich um aussichtsreiche Prozesse handelt.

Eine Entscheidung des IGH, die einen Vertragsstaat zu einem Tun oder Unterlassen verurteilt, setzt zwangsläufig voraus, daß der verklagte Staat eine Völkerrechtsverletzung begangen hat. Dieser Tatbestand liegt vor, wenn der betreffende Staat bei der innerstaatlichen Inkraftsetzung des Abkommens von den richtig verstandenen Einheitsnormen abweichende Vorschriften erläßt oder wenn er die im Abkommen aufgestellten Regeln durch eine spätere Gesetzgebung ohne vorausgegangene Kündigung des Abkommens ändert oder außer Kraft setzt. Dagegen wird in Anbetracht des allgemein anerkannten Grundsatzes der richterlichen Unabhängigkeit vielfach bezweifelt, ob im Völkerrecht der Mitgliedstaat auch für die Entscheidungen sei-

---

1) Hierzu Bentivoglio, Unidroit 1953-55, S. 146 ff; Bayer, S. 630; Sauveplanne, Unidroit 1959, S. 287; Margalioth, S. 236 ff; Hostie, S. 64; Vallindas, L'evoluzione, S. 382 ff; Drion, JALC 19 (1952) 429 ff; Honig, S. 124.

2) Art. 34 IGH-Statut.

3) ICAO-Note, Unidroit 1959, S. 323, Nr. 30 u. 31.

ner Gerichte, die im Widerspruch zu der im Abkommen enthaltenen Regelung ergehen, einzustehen hat.[1] Immerhin könnte die hohe moralische Wirkung, die einem Urteil des IGH beizumessen ist, wenigstens in den Fällen offensichtlicher Abweichungen des nationalen Gesetzgebers vom Abkommenstext zur Wahrung der Rechtseinheit beitragen. Abgesehen davon, daß derartige Abweichungen bei der Vereinheitlichung des Luftprivatrechts äußerst selten vorkommen, sind die Staaten wenig geneigt, von der Anrufung des IGH Gebrauch zu machen. Die Anwendung der in den Luftprivatrechtsabkommen niedergelegten einheitlichen Bestimmungen beruht letztlich auf Gegenseitigkeit.[2] Im Falle der offensichtlichen Nichtbefolgung pflegen die abkommenstreuen Staaten gegenüber dem abweichenden Staat die Unanwendbarkeit des Abkommens zu erklären. Eine solche Sanktion hat die USA aus verschiedenen Gründen gegenüber dem Festhalten der Volksrepublik China am WA ausgesprochen.[3] Auf dieselbe Weise ist sie gegen Mexiko und Chile vorgegangen, weil diese Staaten bei der Ratifikation des Genfer Pfandrechtsabkommens unzulässige Vorbehalte erklärt hatten.[4] Bei nationalen höchstrichterlichen Entscheidungen von besonderer Tragweite, in denen gegen den Abkommenstext bewußt verstoßen wurde, ist es auch vorgekommen, daß einige andere Abkommensstaaten versucht haben, auf das betreffende letztinstanzliche Urteil Einfluß zu nehmen, indem sie über die Regierung dieses Staates dem höchstinstanzlichen Gericht ihre Ansicht über die richtige Auslegung des Abkommenstextes zukommen ließen. Das ist in der Entscheidung des amerikanischen Bundesgerichts in Lisi gegen Alitalia geschehen.[5] Die Erfolglosigkeit dieses Vorgehens hatte jedoch keine weiteren Schritte dieser oder anderer Abkommensstaaten gegen die von der herkömmlichen Auslegung des WA abweichende amerikanische Rechtsprechung zur Folge.

Ein Urteil des IGH wäre außerdem nur zwischen den Streitparteien verbindlich. Es bestünde keine Garantie, daß es auch von anderen Abkommensstaaten befolgt würde. Die Entscheidung würde die streitenden Staaten auch nur international verpflichten. Damit die nationalen Gerichte die vom IGH

---

1) Riese, Einheitliche Gerichtsbarkeit, S. 621; derselbe, Luftrecht, S. 60; Rousseau, Droit international public approfondi, S. 118; Hostie, S. 64.

2) Zum Problem der Gegenseitigkeit bei Abkommen zur Rechtsvereinheitlichung vgl. Wahl, Festschrift für Nipperdey, S. 922.

3) USAvR 1960, Treaty Data XII.

4) USAvR 1952, S. 433.

5) Siehe oben S. 31 Fn. 1.

gegebene Auslegung befolgen könnten, bedürfte es vielfach erst eines Aktes des nationalen Gesetzgebers, der die im Widerspruch zur internationalen Regelung getroffene nationale Entscheidung im Sinne der Rechtsprechung des IGH ändert.

Auch muß die Schwierigkeit berücksichtigt werden, eine weltweite obligatorische Zuständigkeit des IGH zu erreichen. Zwar enthalten einige Abkommen zur Privatrechtsvereinheitlichung eine Gerichtsstandsklausel, in der die Zuständigkeit des IGH (oder eines Schiedsgerichts) festgelegt ist.[1] Bei der Annahme der Luftprivatrechtsabkommen hat man jedoch bisher von der Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung abgesehen, um zu vermeiden, daß Staaten, die dem IGH-Statut nicht angehören, dem jeweiligen Abkommen fernbleiben.[2]

Die Erklärung über die obligatorische Zuständigkeit des IGH gemäß Art. 36 Abs. 2 IGH-Statut ist bisher nur von wenigen Staaten und teilweise mit erheblichen Vorbehalten abgegeben worden.[3]

Schließlich sei noch erwähnt, daß der Rat der ICAO über seine ihm in Art. 84 ff Abk. v. Chikago zugewiesenen schiedsrichterlichen Aufgaben hinaus von der Versammlung der ICAO ermächtigt ist, als Schiedsrichter über jede ihm von den Vertragsstaaten vorgelegte, die internationale zivile Luftfahrt betreffende Streitigkeit tätig zu sein, wenn er von allen an einem solchen Streit beteiligten Staaten hierzu ausdrücklich aufgefordert wird.[4] Daraus wird hergeleitet, daß der Rat auch einen Streit zwischen Mitgliedstaa-

---

1) Vgl. z. B. Art. 47 des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) v. 19. 5. 1956, BGBl II, 1961, S. 1119 ff; Art. XV des Genfer Welturheberrechtsabkommens v. 6. 9. 1952, BGBl 1955, II, S. 102 ff.

2) Drion, JALC 19 (1952) 436. Ein schwedischer Vorschlag, eine entsprechende Bestimmung in das HP aufzunehmen, fand nicht die Zustimmung der Haager Konferenz (ICAO-Doc. 7686-LC/140 Bd. 2, S. 238). Vgl. auch die ablehnende Haltung der sowjetischen Delegation gegenüber der Aufnahme einer ähnlichen Klausel in das Tokioter Strafrechtsabkommen (hierzu Schmidt-Räntsch in ZLR 13 (1964) 75 ff, 109) und in das Abkommen über die Bekämpfung der rechtswidrigen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen (hierzu Schmidt-Räntsch in ZLR 20 (1971) 69).

3) Die Staaten, die eine solche Erklärung abgeben, werden jährlich im Yearbook des IGH (Erscheinungsort Leyden) veröffentlicht.

4) ICAO-Doc. 7325-C/852, Resolution A 1-23; Erler, S. 188; Matte. S. 59; J. F. Münch, SVLR-Bull. Nr. 48 (1968) 2 ff, 14.

ten eines Luftprivatrechtsabkommens schlichten kann.[1] Dieser Weg scheidet jedoch als Mittel zur Sicherung der Rechtseinheit schon deshalb aus, weil die Gerichtszuständigkeit des Rates für die Staaten nur fakultativ ist und gegen seine Entscheidungen die Berufung zum IGH oder zu einem ad hoc-Schiedsgericht gegeben wäre.[2]

Aus alledem folgt, daß die Möglichkeit der Staatenklage zur einheitlichen Auslegung der Luftprivatrechtsabkommen nicht genügt.

### b) ZUGANG EINZELNER ZU EINER INTERNATIONALEN GERICHTSBARKEIT

Die eigentliche Bedeutung der Vereinheitlichung des Luftprivatrechts liegt - wie bei Abkommen zur Privatrechtsvereinheitlichung allgemein[3] - in der Anwendung der Einheitsnormen gegenüber dem einzelnen Rechtsunterworfenen durch die staatlichen Gerichte. Ein Mittel, die richtige und einheitliche Auslegung festzustellen und ihre Anwendung auf den Einzelfall zu erreichen, liegt mithin darin, daß den Betroffenen selbst die Möglichkeit gegeben wird, ihre Auslegungsfrage vor ein internationales Gericht zu bringen. Das kann unmittelbar durch eine Berufungs- oder Revisionsinstanz in ihren verschiedenen Ausgestaltungen oder mittelbar durch Kassation im Interesse des Gesetzes oder mittels eines Vorabentscheidungsverfahrens erfolgen.

#### 1. Berufungs- und Revisionsgerichtsbarkeit

Die Forderung nach einem internationalen Revisions- bzw. Kassationshof, der bei Streitigkeiten über die Auslegung der Luftprivatrechtsabkommen von den Parteien gegen das Urteil eines nationalen Gerichts angerufen werden kann, ist von einigen Autoren bereits zu einer Zeit erhoben worden, in der sich das erste Luftprivatrechtsabkommen - das WA von 1929 - noch im Entwurfsstadium befand.[4]

---

1) Shawcross, S. 81.

2) Art. 86 Abk. v. Chikago. Vgl. auch den Hinweis in ZLR 2 (1953) 209 Fn. 24, sowie Drion, JALC 19 (1952) 436 und Dagna, RGA 18 (1955) 31.

3) Riese, Einheitliche Gerichtsbarkeit, S. 621; Bayer, S. 642; Margalioth, S. 237; Wahl, Methoden und Grenzen der Rechtsvereinheitlichung, S. 305.

4) Kaftal, Quelques réflections aux sujet d'une Convention internationale concernant le transport par aéronef des personnes, des bagages et des

Nach einem Vorschlag von KAFTAL[1] sollten das erstinstanzliche und das Berufungsgericht nationale Tatsacheninstanzen bleiben. Bei Meinungsverschiedenheiten über die Abkommensauslegung sollte den Parteien der Rekurs zu einem internationalen Kassationshof offenstehen. Der 5. Kongreß für Luftfahrt in Den Haag 1930 hatte eine Resolution angenommen, in der den internationalen juristischen Organisationen das Studium der Probleme der Errichtung eines Einzelnen zugänglichen Luftfahrtgerichtshofs empfohlen wurde.[2] Die Resolution ist jedoch ohne Wirkung geblieben.[3] Im Schrifttum wurde das Postulat eines solchen Gerichtshofes unterstützt, ohne daß hierbei näher auf seine Ausgestaltung eingegangen worden ist.[4] Jüngere Vorschläge beruhen auf dem Gedanken, dem internationalen Gericht nicht nur die Auslegung der Luftprivatrechtsabkommen, sondern auch die offenen Fragen ihrer Anwendung[5] zu übertragen und halten deshalb die Schaffung

---

marchandises, Revue Internationale de la Locomotion Aérienne, 11 (1927) 129 ff, 135; Schreiber, Z. f. d. ges. Luftrecht 1 (1927/28) 25.

1) Kaftal, a. a. O.; derselbe, RGDA 4 (1935) 67.

2) CITEJA-Doc. Nr. 73, S. 88.

3) Coquoz, S. 278.

4) Coquoz, a. a. O.; Malézieux, RFDA 2 (1948) 43; Smirnoff, Le CITEJA, S. 136, er will der CITEJA die Befugnisse einer Gerichtsbarkeit 1. Instanz zuerkennen.

5) Bei der Anwendung der Luftprivatrechtsabkommen tritt in zunehmendem Maße der Fall auf, daß Gerichte verschiedener Staaten bei Entscheidungen zum gleichen Flugzeugunfall das Verschulden des Luftfrachtführers unterschiedlich würdigen. Ein Beispiel bringt Guldimann in ZLR 4 (1955) 277 ff. Vgl. auch die oben S. 59 f mitgeteilten, zum gleichen Sachverhalt ergangenen divergierenden Entscheidungen Le Roy c. SABENA (USA) und Emmery c. SABENA (Frankreich) sowie die Haftpflichtprozesse gegen die DLH in der BRD und in Brasilien hinsichtlich des Absturzes einer Maschine dieses Luftfahrtunternehmens in Rio de Janeiro 1959, oben S. 68. In beiden Fällen hat allerdings die unterschiedliche Definition des Verschuldensbegriffs in den angewandten Landesrechten eine wesentliche Rolle gespielt. Eine latente Gefahr für Anwendungsdivergenzen bilden die in manchen Abkommen vorgesehenen globalen Höchsthaftungssummen. (Hierzu Drion, Limitation Liability, S. 335, Nr. 301; Guldimann, Komm., S. 125; Abraham, Komm., S. 360; Romang, S. 73 ff u. S. 167; Rinck, ZLR 7 (1958) 36 ff; Le Goff, Manuel, S. 209, Nr. 358-376). Die Fragen der Anwendung und ihre unterschiedliche Lösung werden vor allem durch die Vielzahl der in manchen Abkommen vorgesehenen Gerichts-

eines internationalen Berufungsgerichts für zweckmäßiger.[1] Den konsequentesten Vorstoß in dieser Richtung hat CHAUVEAU unternommen. Sein Entwurf, den er 1956 der Tagung der ILA in Dubrovnik unterbreitete, sieht die Errichtung eines Sondergerichts für Luftrecht vor. Eine erste Instanz befindet sich als besonders zu schaffende Luftfahrtgerichte (Kammern für Luftrecht, entsprechend den in Deutschland bekannten Kammern für Handelssachen) in jedem Vertragsstaat, während als zweite Instanz für alle Vertragsstaaten eine Berufungsinstanz besteht, die den gesamten Rechtsstreit sowohl rechtlich als auch tatsächlich überprüft.[2] Die ILA hat den Vorschlag anfangs wohlwollend aufgenommen[3] und zur Abfassung eines Resolutionsentwurfs einen Unterausschuß eingesetzt, der im Oktober 1957 in London tagte und den Entwurf von CHAUVEAU fast unverändert angenommen hat.[4] Das Projekt stieß jedoch nach wiederholter Diskussion im Rechtsausschuß der ICAO[5] und auf der Tagung der ILA 1958 in New York[6] auf starken Widerstand und

---

zuständigkeiten (oben S. 63 f und S. 100 Fn. 4) aufgeworfen. Hieraus ergibt sich z. B. das Problem des "Forum Shopping" und die Möglichkeit, daß der vom Gericht eines Staates abgewiesene Kläger das Gericht eines anderen Staates anruft, das dann möglicherweise der Klage stattgibt, wodurch der Grundsatz der res iudicata durchbrochen wird.

1) Vgl. die gleichlautenden Vorschläge der holländischen und der brasilianischen Delegation im Rechtsausschuß der ICAO bei den Vorarbeiten zum Römer Haftungsabkommen von 1952 (ICAO-Doc. 7157-LC/130, S. 368 u. S. 373 ff sowie ICAO-Doc. 7379-LC/34, Bd. 2, S. 60), die die Errichtung eines internationalen Berufungsgerichts ad hoc vorsahen, das zur Beurteilung der unter das Römer Haftungsabkommen von 1952 fallenden Rechtsstreitigkeiten angerufen werden sollte, falls ein ausländisches Gericht die Vollstreckung eines inländischen, auf dem Abkommen beruhenden Urteils verweigert hätte. Auf die Sicherung der einheitlichen Auslegung hätte dieses Gericht nur wenig Bezug gehabt. Vgl. hierzu ausführlich Romang, S. 132 ff, und Honig, S. 126. Ein Berufungsgericht wurde auch von Cleveringa, S. 1 ff (in Form eines Schiedsgerichts) und von P. de La Pradelle, Anm. zu Emery c. SABENA, RGA 23 (1960) 392, befürwortet.

2) Bericht und Entwurf in RFDA 9 (1955) 465 = ILA-Rep. 1956, S. 181 ff.

3) ILA-Rep. 1956, S. 152 ff.

4) ILA-Rep. 1958, S. 331 ff.

5) ICAO-Doc. 7157-LC/130, S. 373 ff; ICAO-Doc. 7379-LC/34, Bd. 2, S. 60, und ICAO-Doc. 7686-LC/140, Bd. 1, S. 264 ff.

6) ILA-Rep. 1958, S. 271 ff.

ist seitdem nicht mehr weiterverfolgt worden.

Zur Wahrung der Rechtseinheit würde eine internationale Gerichtsbarkeit in Form einer Revisions- oder Kassationsinstanz, die an Stelle des zuständigen höchsten nationalen Gerichts nur über Rechtsfragen entscheidet, ausreichen. Regelmäßig wird im innerstaatlichen Bereich die Einheitlichkeit der Rechtsprechung auf diese Weise gesichert. Da jedoch nur ein geringer Teil aller Streitfälle bis in die letzte Instanz gelangt, könnte ein internationales Berufungsgericht, das schon als 2. Instanz endgültig urteilt, einen höheren Grad von Rechtseinheit erzielen. Beide Verfahren sind jedoch zur Zeit absolut nicht durchführbar.[1] Einmal sind Stellung und Entscheidungsbefugnisse der höchsten nationalen Gerichte der verschiedenen Staaten nicht identisch.[2] Es ließe sich folglich bei einem Revisions- bzw. Kassationsverfahren nicht vermeiden und müßte als unbefriedigend empfunden werden, daß in sachlich vergleichbaren Fällen das Rechtsmittel, je nachdem ob vereinheitlichtes oder nicht vereinheitlichtes Recht zur Anwendung kommt, verschieden ausgestaltet wäre und die Zuständigkeit bei verschiedenen Richtern läge. Bei der Verwendung des Berufungsverfahrens tritt das Mißverhältnis in anderer Form in Erscheinung: für Streitigkeiten aus dem vereinheitlichten Recht stünden zwei, für solche aus dem unvereinheitlichten drei Instanzen zur Verfügung. Zum anderen stellen die Luftprivatrechtsabkommen nur einige Regeln auf und verweisen im übrigen auf Landesrecht. Ein internationales Berufungs- oder Revisionsgericht hätte folglich auch über Fragen eines oft nur wenig bekannten nationalen Rechts zu entscheiden.[3] Es würde sich damit der Gefahr aussetzen, in Widerspruch zur Rechtsprechung höchster nationaler Gerichte zu geraten. Die Rechtseinheit auf dem Gebiet des internationalen Rechts sollte jedoch nicht auf Kosten des nationalen Rechts gewahrt werden müssen. Zwar ließe sich diese Schwierigkeit umgehen, wenn man das internationale Gericht erst nach Erschöpfung des nationalen Instanzenzuges für zuständig erklären würde. Doch abgesehen von der hierdurch hervorgerufenen erheblichen Verlängerung und Verteuerung des Prozesses sowie der Notwendigkeit, den Zugang zum internationalen Forum auf hohe Streitwerte zu beschränken, wäre die Wahrscheinlichkeit, daß eine Streitigkeit bis in die 4. Instanz verfolgt wird, nur noch sehr gering. Kommen aber nur wenige Fälle der Abkommensauslegung

1) Sauveplanne, Unidroit 1959, S. 293.

2) z. B. Kassations- oder Revisionsinstanz.

3) Vgl. die Diskussion über diese Frage im Unterausschuß der ILA, ILA-Rep. 1958, S. 335.

auf internationaler Ebene zur Entscheidung, so wird dem Postulat der einheitlichen Auslegung nicht genügend Rechnung getragen. Vor allem aber - und das dürfte das gewichtigste Argument sein - ist die mit einem jeden internationalen Berufungs-, Revisions- bzw. Kassationsverfahren zwangsläufig verbundene Aufhebung nationaler Entscheidungen durch das internationale Gericht als allzu schwerwiegender Eingriff in die nationale Souveränität politisch unerwünscht. Bisher haben sich diese Verfahren entweder nur auf kleinstem Raum und fakultativ neben dem nationalen Instanzenzug[1] oder als in ihrer Geltung zeitlich beschränkte Regelungen[2] durchsetzen können. Eine bloß wahlweise Zuständigkeit eines internationalen Gerichts hätte aber nur eine sehr geringe Tragweite. Selbst wenn man das Recht, den internationalen Gerichtshof anzurufen, der zuerst tätig werdenden Partei zubilligt, wie das die Gerichtsverfahren in Rhein- und Moselschiffahrtssachen vorsehen, bestünde wenig Aussicht, daß eine größere Zahl von Streitigkeiten vor die internationale Instanz käme. Die Erfahrung mit der Zentralkommission für Rheinschiffahrt hat gezeigt, daß die Parteien es in der Regel vorziehen, innerhalb des nationalen Instanzenzuges zu verbleiben.[3] Im vereinheitlichten Luftprivatrecht, das in mehreren Fällen dem Kläger eine Vielzahl von zuständigen Gerichten zur Auswahl anbietet[4], wäre der Anreiz, ein internationales Gericht anzurufen, noch geringer.[5] Da im übrigen die nationalen Gerichte nicht gebunden wären, der Rechtsprechung des internationalen Gerichts zu folgen, bestünde außerdem die Gefahr divergierender Entscheidungen nicht nur zwischen Gerichten der einzelnen Mitgliedstaaten untereinander, sondern auch noch zwischen diesen und den Entscheidungen des internationalen Gerichts.

## 2. Kassation "im Interesse des Gesetzes"

Im Jahre 1948 regte der Holländer CLEVERINGA in einem Bericht für die International Bar Association die Bildung eines ständigen internationalen

---

1) Vgl. die zwischen den Uferstaaten geltenden Gerichtsverfahren in Rhein- und Moselschiffahrtssachen.

2) Vgl. die internationalen Gerichtsbarkeiten, die zur Abwicklung von Kriegsschadensforderungen sowohl nach dem ersten als auch nach dem zweiten Weltkrieg eingerichtet worden sind.

3) Sauveplanne, Unidroit 1959, S. 292.

4) Vgl. Art. 28 WA, Art. VIII Zusatzabkommen von Guadalajara, Art. XII Protokoll von Guatemala und Art. 20 Römer Haftungsabkommen von 1952.

5) Drion, JALC 19 (1952) 428; Honig, S. 122.

Schiedsgerichtshofs in Luft- und Seerechtsangelegenheiten an, der als Berufungsinstanz von den Parteien aufgrund Vereinbarung wahlweise neben dem nach nationalem Verfahrensrecht zuständigen nächsthöheren Gericht hätte angerufen werden können. Um trotz dieser bloß fakultativen Zuständigkeit die einheitliche Abkommensauslegung zu fördern, machte er den Vorschlag, dem internationalen Gericht zusätzlich die Befugnis der Kassation im Interesse des Gesetzes zu erteilen.[1)]

Nach diesem, dem französischen/italienischen Rechtskreis entliehenen Verfahren[2)] wird einer staatlichen Stelle das Recht zuerkannt, gegen eine Rechtsansicht, die ein nationales Gericht in einem formell rechtskräftigen Urteil geäußert hat, den "pourvoi en cassation dans l'intérêt de la loi" einzulegen. Das Kassationsgericht kann die Rechtsansicht der Vorinstanz korrigieren, darf aber den Urteilsspruch selber und die sich daraus ergebenden Rechte und Pflichten der Streitparteien nicht antasten. Es sichert die einheitliche Auslegung nur für die Zukunft. Damit greift es weder in das nationale Gerichtsverfahren ein, noch verzögert es den anhängigen Rechtsstreit und es beschränkt sich ausschließlich auf die Auslegung internationalen Rechts. Die Geeignetheit des Verfahrens ist jedoch dadurch in Frage gestellt, daß der betroffenen Partei nicht die Möglichkeit gegeben ist, ihrerseits von sich aus eine einheitliche Auslegung herbeizuführen. Die im konkreten Einzelfall ergangene Fehlentscheidung wird durch eine Nichtigkeitsklage im Interesse des Gesetzes nicht beseitigt. Die Entscheidung über den Rekurs hängt ausschließlich von dem Willen der hierfür zuständig erklärten staatlichen Behörde ab, die sich erst selbst darüber klar werden muß, ob ihr Gericht das Abkommen falsch ausgelegt hat. Selbst wenn sie das bejaht, mag sie Gründe haben, trotzdem nichts zu unternehmen. Nur wenige Streitigkeiten kämen auf diese Weise auf internationaler Ebene zur Entscheidung. Außerdem setzt das Verfahren voraus, daß bei jedem nationalen Gericht

---

1) Cleveringa, S. 6. Das Comité Maritime International nahm sich auf seiner Konferenz in Amsterdam 1949 dieses Gedankens an und setzte zum näheren Studium einen Unterausschuß ein, der einen Bericht zur nächsten CMI-Konferenz liefern sollte. Obgleich das CMI den Vorschlag von Cleveringa auf seiner Tagung 1953 erneut wiederholte, wurde bis heute kein Bericht vorgelegt. Vgl. Giannini, Sulla istituzione di una Corte internazionale marittima ed aeronautica, Il Diritto Marittimo 55 (1953) 365-373.

2) Vgl. hierzu Sauveplanne, Unidroit 1963, S. 35; Trousse et Rigaux, S. 110 Nr. 25.

eine Stelle eingerichtet wird, die mit der Überwachung der Anwendung der Abkommen betraut und zur Anrufung des Kassationshofes legitimiert ist. Die geringen Vorteile, die aus dieser Prozedur für eine einheitliche Auslegung zu erwarten sind, rechtfertigen den Aufwand nicht.

3. Vorabentscheidung

Dieses Verfahren besteht darin, daß der nationale Richter, wenn er vor die Frage der Auslegung eines Abkommens zur Rechtsvereinheitlichung gestellt ist, das anhängige Gerichtsverfahren aussetzt und die mit bindender, präjudizieller Wirkung ausgestattete Entscheidung des internationalen Gerichts einholt. Es hat in multilateralen Abkommen seinen Niederschlag in den Verträgen der Europäischen Gemeinschaften[1] und neuerdings im Vertrag über das Statut und die Errichtung eines Benelux-Gerichtshofs[2] gefunden. Beide Vertragswerke sehen vor, daß das letztinstanzlich zuständige Gericht vorlegen muß, während die Vorinstanzen vorlegen können, ohne hierzu verpflichtet zu sein. Bei den Verhandlungen innerhalb der International Law Association über die Errichtung eines internationalen Luftfahrtgerichtshofs hat sich RINCK für dieses Verfahren ausgesprochen und angeregt, daß ein nationales Gericht, das ein Luftprivatrechtsabkommen abweichend von der Auffassung eines ausländischen Gerichts auslegen will, verpflichtet sein soll, diese Frage einem internationalen Gerichtshof, vorzugsweise einer beim IGH im Haag einzurichtenden Kammer für Luftfahrtsachen vorzulegen.[3]

Das Vorabentscheidungsverfahren hat den großen Vorzug, daß es am wenigsten in das nationale Gerichtsverfahren eingreift. Es führt weder zu einer Aufhebung von innerstaatlichen Gerichtsentscheidungen, noch entzieht es eine oder beide Parteien ihrem nationalen Richter und ist ausschließlich beschränkt auf die Auslegungen von Abkommensrecht. Ferner bleibt das heikle

---

1) Vgl. Tomuschat, Die gerichtliche Vorabentscheidung nach den Verträgen über die Europäischen Gemeinschaften, Köln 1964; Rietz, Die Vorabentscheidung im Recht der Europäischen Gemeinschaften, Saarbrücken 1962.

2) Traité relative à l'Institution et au Statut d'une Cour de Justice Benelux v. 31.3.1965, in: Unidroit 1966, S. 527 ff.

3) Rinck, ZLR 7 (1958) 33; derselbe auf der Tagung des ILA-Unterausschusses in London 1957, ILA-Rep. 1958, S. 271 u. S. 335. Ebenso Sauveplanne, Unidroit 1959, S. 295, der jedoch die Frage für Abkommen zur Rechtsvereinheitlichung allgemein untersucht hat. Vgl. auch Trousse et Rigaux, S. 109 ff.

Problem der Anerkennung und Vollstreckung der Urteile eines internationalen Berufungs- oder Revisionsgerichts ausgeklammert. Anders als die Kassation im Interesse des Gesetzes entscheidet es die Auslegungsfrage auf internationaler Ebene bereits im anhängigen Rechtsstreit selbst und mit Wirkung für ihn. Doch weist auch dieses Verfahren Nachteile auf. Die Beachtung der Vorlagepflicht durch die nationalen Gerichte ist nicht hinreichend gesichert. In der Rechtsprechung zum EWG-Recht haben sich wiederholt Fälle ereignet, in denen letztinstanzliche Gerichte dieser Pflicht nicht nachgekommen sind.[1] Manchmal sind Urteile des vorabentscheidenden Gerichts infolge ihrer Losgelöstheit vom konkreten Tatbestand selbst wieder auslegungsbedürftig.[2] Es darf auch nicht übersehen werden, daß die Aussetzung des Rechtsstreites zu einer nicht unerheblichen Verlängerung des Rechtsweges führt, der gerade in modernen Rechtssystemen oft schon langwierig genug ist. Deshalb bestimmt Art. 6 Ziff. 4 des Vertrages über den Benelux-Gerichtshof, daß das letztinstanzliche Gericht von der Vorlage absehen kann, wenn die Auslegung des Abkommens keinen vernünftigen Zweifel aufkommen läßt oder wenn der Fall besonders dringlich ist.[3] Dadurch wird aber die Tragweite des Verfahrens für die Wahrung der Rechtseinheit wieder beträchtlich eingeschränkt.

Der Durchführbarkeit aller vorerwähnten Gerichtsverfahren auf weltweiter Ebene steht entgegen, daß die Luftprivatrechtsabkommen bisher ausschließlich auf rein völkerrechtlich-dualistischer Grundlage zustandegekommen sind.[4] Viele Staaten, vor allem diejenigen des angelsächsischen Rechtskreises wenden regelmäßig nicht das jeweilige Abkommen selbst an, sondern seinen in ein nationales Gesetz transformierten Inhalt. Selbst wenn man, wie das anderweitig geschehen ist, dem internationalen Gericht die Befugnis erteilt, das Abkommensrecht auch "als Landesrecht" auszulegen[5],

---

1) Hinweise bei Bebr, Judicial Control of the European Communities, London 1962, S. 194 ff, und bei Steindorf, Rechtsschutz und Verfahren im Recht der europäischen Gemeinschaften, Baden-Baden 1964, S. 80 Fn. 75 und S. 83 Fn. 77.

2) Vgl. z. B. die Ausführungen in der Entscheidung des Bundesfinanzgerichtshofs vom 11. 7. 1968 zur Umsatzausgleichssteuer, AWD (1968) 354, 355.

3) Vgl. Trousse et Rigaux, S. 113.

4) Oben S. 4 ff.

5) So die Befugnisse der Schiedsgerichtsbarkeit zur Auslegung der internationalen Eisenbahnrechtsabkommen, Art. 60 § 1 CIV bzw. CIM. Vgl. auch die von Charlier in seinem Entwurf über die Zuerkennung schieds-

so hilft das zumindest dann nicht weiter, wenn die vereinheitlichten Normen durch den nationalen Gesetzgeber, sei es bewußt oder unbewußt, verändert worden sind. Ähnliche Probleme wirft die in den common-law-Staaten geübte Doktrin vom stare decisis auf.[1] Die strenge Bindung der Gerichte der Commonwealth-Staaten an bereits vorhandene Präjudizien müßte dort aufgegeben werden, wenn die internationale Auslegungsinstanz ihre Aufgabe erfüllen soll. In vielen Staaten ist eine Übertragung richterlicher Funktionen auf ein internationales Organ nur mittels einer Verfassungsänderung möglich. In Bundesstaaten, in denen, wie in den USA und in Canada, die Justizhoheit bei den Ländern liegt, dürfte das zur Zeit noch mit kaum zu bewältigenden Schwierigkeiten verbunden sein.[2]

Gegen die Errichtung und Unterhaltung eines internationalen Sondergerichts für Luftprivatrecht läßt sich außerdem noch folgendes einwenden. Gerade die gravierendsten Streitfragen bei der Auslegung der Luftprivatrechtsabkommen gehören eher in den Aufgabenbereich des internationalen Gesetzgebers als in denjenigen der Rechtsprechung. Ein verbindlich entscheidendes Gericht müßte deshalb vielfach selbst zur Abkommensrevision schreiten, um im Einzelfall nicht nur zu einer einheitlichen Auslegung sondern auch zu einer gerechten Lösung zu kommen.

Im übrigen ist das Luftprivatrecht keine selbständige rechtswissenschaftliche Disziplin. Es gehört in das Privatrecht oder zumindest in das Gebiet des international vereinheitlichten Privatrechts, dessen gemeinsame Begriffe nicht durch Sondergerichte verschieden ausgelegt werden sollten.[3]

---

richterlicher Funktionen an die CITEJA vorgeschlagene Formulierung, CITEJA-Doc. 487, S. 41 c.

1) Oben S. 75 f.

2) Bezüglich Norwegen vgl. Alten auf der Haager Luftprivatrechtskonferenz 1955, ICAO-Doc. 7686-LC/140, Bd. 1, S. 267, 268; bezüglich USA und Canada vgl. Rosevear, ILA-Rep. 1958, S. 275; bezüglich der BRD vgl. Art. 24 GG.

3) Riese, Einheitliche Gerichtsbarkeit, S. 620; Mellwitz, Voraussetzungen einer rechtswissenschaftlichen Disziplin - angewandt auf das Luftrecht, Dissertation, Göttingen 1965, S. 95.

## III. PRIVATE OBLIGATORISCHE SCHIEDSGERICHTSBARKEIT

Auch die Errichtung einer Privatpersonen zugänglichen Schiedsgerichtsbarkeit ist mehrfach angeregt worden.[1] Man glaubte, daß eine bloß fakultative Gerichtsbarkeit eher die Zustimmung der Abkommensstaaten finden würde. Die Schiedsinstanz sollte vorläufig nur der Streitbeilegung dienen. Für späterhin war der Übergang zu einer obligatorischen Gerichtsbarkeit vorgesehen. Zwischenzeitlich wollte man die einheitliche Auslegung mittels Gutachten seitens des Haager IGH[2] oder dadurch, daß dem Schiedsgericht zusätzlich die Befugnis der Kassation im Interesse des Gesetzes eingeräumt wurde[3], erreichen. Keiner dieser Vorschläge ist je verwirklicht worden.

Das Schiedsverfahren ist seinem Wesen nach fakultativ und deshalb zur Sicherung der einheitlichen Auslegung grundsätzlich nicht geeignet. Die Parteien können jedoch selbst für eine einheitliche Auslegung sorgen, indem sie im Rahmen einer zwischen ihnen bestehenden vertraglichen Beziehung mittels allgemeiner Vertragsbedingungen vereinbaren, alle Streitigkeiten über die Abkommensauslegung einem Schiedsgericht vorzulegen. Gewisse Bedenken bestehen allerdings schon hinsichtlich der Geeignetheit eines solchen Verfahrens. Sie ergeben sich einmal daraus, daß der Schiedsspruch nicht in allen Ländern endgültig ist[4], zum anderen aus dem ständigen Wechsel in der Zusammensetzung des Richterkollegiums[5], vor allem aber aus der Möglichkeit der Parteien, die Geheimhaltung von Verfahren und

---

1) Vgl. Bericht und Entwurf von Charlier auf der Pariser Tagung der CITEJA 1946, CITEJA-Doc. Nr. 484 u. 487; Cleveringa, oben S. 100 f, sowie die gleichlautenden Vorschläge der holländischen und der brasilianischen Delegation im Rechtsausschuß der ICAO bei den Vorarbeiten zum Römer Haftungsabkommen von 1952, oben S. 98 Fn. 1, wobei es ebenfalls um ein schiedsgerichtlich ausgestaltetes Organ ging; Sidenbladh, auf der Tagung der ILA 1958 in New York, ILA-Rep. 1958, S. 272.

2) So Honig, S. 121 f u. 134; Charlier (Gutachten seitens der CITEJA) a.a.O.

3) Cleveringa, oben S. 100 f.

4) In England ist gegen Schiedssprüche der Rekurs zur ordentlichen Gerichtsbarkeit gegeben. Vgl. Minoli-Bericht, S. 69 Fn. 14.

5) Sauveplanne, Unidroit 1963, S. 26; ICAO-Note, Unidroit 1959, S. 323 Nr. 29; Chauveau, RFDA 4 (1955) 474 unter XVI; Malézieux, RFDA 2 (1948) 43; Romang, S. 274.

Schiedsspruch zu vereinbaren.[1] Abgesehen von diesen Nachteilen käme ein solches Verfahren praktisch nur für den Komplex Warschauer Abkommen in Betracht.[2] Hierzu müßten diejenigen Abkommensbestimmungen geändert werden, die eine vor Schadenseintritt getroffene Schiedsvereinbarung für die Personen- und Gepäckbeförderung verbieten.[3] Selbst wenn dies gelänge, bleibt die Rechtswirksamkeit einer durch allgemeine Vertragsbedingungen einseitig diktierten Schiedsklausel nach vielen Landesrechten zweifelhaft.[4] Angesichts all dieser Umstände erscheint ein privates obligatorisches Schiedsverfahren zur Sicherung der einheitlichen Auslegung der Luftprivatrechtsabkommen weder geeignet noch durchführbar.

## IV. GUTACHTEN

Sie sind unverbindlich. Da keine Gewißheit besteht, daß die nationalen Gerichte ihnen folgen werden, bieten sie auch keine Garantie für die Einheitlichkeit der Auslegung. Wenn es sich folglich auch nur um eine halbe Maßnahme handelt, so könnten sich doch mittels einer ständigen gutachterlichen Tätigkeit eines angesehenen und fachlich kompetenten Gremiums in vielen Fällen künftige Auslegungsdivergenzen vermeiden und bereits bestehende allmählich beseitigen lassen.

---

1) Minoli-Bericht, S. 70, Ziff. 8; Riese, ZfSchwR 86 (1967) 10; Rabel, International Tribunals for Private Matters, Gesammelte Aufsätze, Bd. III, S. 367.

2) Denkbar wäre eine Schiedsabrede allerdings auch noch nach dem Genfer Pfandrechtsabkommen in einem Vertrag über die Begründung einer dinglichen Sicherheit an einem Flugzeug, das in einem anderen Mitgliedsstaat des Abkommens eingetragen werden soll. Das Pfandrecht kann aber nach dem Abkommen auch außervertraglich entstehen. Das hätte zur Folge, daß das Abkommen das eine Mal von dem vereinbarten Schiedsgericht, das andere Mal von nationalen Gerichten auszulegen wäre. Unmöglich ist dagegen eine Schiedsabrede für alle nicht vertragliche Beziehungen regelnden Luftprivatrechtsabkommen, wie die Römer Haftungsabkommen und das Sicherungsbeschlagnahmeabkommen.

3) Art. 32 WA und Art. IX Abs. 3 Abkommen von Guadalajara. Die IATA bemühte sich erfolglos um eine entsprechende Änderung dieser Vorschriften. Vgl. ICAO-Doc. 7450-LC/136, Bd. 2, S. 111.

4) Vgl. Sand, Parteiautonomie, S. 215.

Schon vor dem 2. Weltkrieg hatte man sich mit dem Gedanken getragen, dem damals für die Ausarbeitung der Luftprivatrechtsabkommen zuständigen Organ, der CITEJA, gutachterliche Befugnisse zu übertragen. Auf eine entsprechende Empfehlung der Römer Luftprivatrechtskonferenz von 1933[1] hat die erste CITEJA-Kommission hierzu mehrere Vorentwürfe ausgearbeitet.[2] Danach sollte ihr das Recht zustehen, unverbindliche Auskünfte über die richtige Auslegung der internationalen Luftprivatrechtsabkommen zu geben, wenn sie von einem ihrer Mitgliedsstaaten oder einer internationalen Organisation darum angegangen worden wäre. Keiner der Entwürfe gelangte in das Stadium, auf einer Vollversammlung der CITEJA diskutiert zu werden.

Das Hauptargument, diesem Organ derartige Rechte einzuräumen, lag in der Erwägung, daß es, weil es die Luftprivatrechtsabkommen ausgearbeitet hatte, auch exakte Texterklärungen zu geben imstande sei.[3] Der Gedanke, ähnliche Befugnisse dem Nachfolger der CITEJA, dem Rechtsausschuß der ICAO, zu übertragen, ist mehrfach erwogen, jedoch durchweg verworfen worden.[4] Während die CITEJA noch für sich in Anspruch nehmen konnte, aus einem verhältnismäßig kleinen Kreis von Sachverständigen zu bestehen, die von Weisungen ihrer Regierungen unabhängig waren und deshalb auch eine gewisse Kontinuität ihrer Sitze im Ausschuß boten[5], setzt sich der Rechtsausschuß der ICAO aus Delegierten zusammen, die die Staaten repräsentieren, ohne den für eine gutachterliche Tätigkeit erwünschten Unabhängigkeitsstatus zu haben und mit weit weniger Gewißheit, daß ein Abgeordneter, der bei den Entwurfsarbeiten zu einem Abkommen teilgenommen hat, auch in späteren Jahren noch im Ausschuß weilt.[6] Ab-

---

1) Oben S. 79 Fn. 2.

2) Vgl. die unter de Lapradelle als Berichterstatter ausgearbeiteten Entwürfe in CITEJA-Doc. Nr. 228 (Entwurf 1934), Nr. 326 (Entwurf Paris, Mai 1937), Nr. 342 (Entwurf Bukarest, September 1937), Nr. 357 (Entwurf Paris, 1938) und CITEJA-Doc. 487 (Vorschläge von Charlier, Paris, Januar 1946).

3) Riese, ALR 9 (1939) 125; Drion, JALC 19 (1952) 426; Honig, S. 121.

4) Drion, a.a.O.; Honig, a.a.O.; Romang, S. 273; Margalioth, S. 240; Chauveau, ILA-Rep. 1956, S. 189.

5) Schreiber, Z. f. d. ges. Luftrecht 1 (1927/28) 1; Riese, Luftrecht, S. 35; Alten, ZLR 5 (1956) 233. Nur zwei Mitglieder waren während der Zeit des Bestehens der CITEJA ersetzt worden. Vgl. Drion, a.a.O., S. 426.

6) Drion, a.a.O., S. 427; Alten, a.a.O., S. 234; Mankiewicz, JALC 32 (1966) 94; Dagna, S. 31.

gesehen davon ist der Rechtsausschuß, in dem heute weit über 100 Mitgliedsstaaten der ICAO Sitz und Stimme haben[1], zu der erforderlichen raschen Erledigung von Auslegungsfragen, vor allem, wenn sie von nationalen Gerichten in einem schwebenden Verfahren gestellt würden, viel zu schwerfällig. Die Lösung wird deshalb regelmäßig in einer Erweiterung der Befugnisse der ICAO gesehen.[2] Während manche Autoren ihr zugestehen wollen, über die Auslegung der Luftprivatrechtsabkommen Gutachten beim IGH einzuholen, schlagen andere vor, innerhalb oder außerhalb der Organisation einen unabhängigen Sachverständigenausschuß einzurichten.

a) Gutachten des IGH

Die ICAO ist seit 1947 spezialisierte Organisation der Vereinten Nationen.[3] Als solche hat sie die Befugnis, durch die Versammlung und den Rat Gutachten über Rechtsfragen, die in den Rahmen ihrer Tätigkeit fallen, beim IGH anzufordern.[4] Aufgrund dieser Gegebenheit hat DRION[5] den Vorschlag gemacht, den Vertragsstaaten oder dem Rat der ICAO das Recht zuzubilligen, dem Rechtsausschuß dieser Organisation solche Auslegungsstreitfragen zur Vorprüfung zu unterbreiten, über die ein Gutachten des IGH eingeholt werden soll. Erachtet der Rechtsausschuß die Frage für zweifelhaft und für entscheidungswürdig, so soll der Rat der ICAO nach Anhörung der Versammlung über die Vorlage an den IGH entscheiden. Die einzige Voraussetzung hierzu wäre, daß der Rat der ICAO die Zuständigkeit des Rechtsausschusses zur Auslegung von Luftprivatrechtsabkommen billigt und die Bedingungen festlegt, unter denen der IGH um eine "advisory opinion" angegangen werden kann.[6]

---

1) Der CITEJA gehörten dagegen 1938 nur 33 Staaten an.

2) Drion, a.a.O., S. 430 u. S. 440; Margalioth, S. 241 ff; Riese, Einheitliche Gerichtsbarkeit, S. 626; Litvine, Rapports Belges au VIIe Congrès international de droit comparé, Uppsala, 6-13 août 1966, Brüssel, S. 259 ff, 268.

3) Abkommen zwischen den Vereinten Nationen und der ICAO vom 30. 9. 1946 (ICAO-Doc. 7970), in Kraft getreten durch Billigung der Versammlung der ICAO am 13. 5. 1947. Vgl. BGBl 1956, Bd. 2, S. 412; Erler, S. 38 ff.

4) Art. 10 des Abkommens zwischen den Vereinten Nationen und der ICAO, a.a.O., in Verb. mit Art. 96 Abs. 2 Charta der Vereinten Nationen und Art. 65-68 des IGH-Statuts.

5) Drion, a.a.O., S. 430 f u. S. 440 f.

6) ICAO-Note, Unidroit 1959, S. 324 Nr. 39.

Abgesehen davon, daß von namhaften Autoren bezweifelt wird, ob der IGH, der mit Spezialisten des Völkerrechts besetzt ist, das geeignete Organ zur Entscheidung von rein privatrechtlichen Streitfragen sein würde[1], reicht diese Lösung für eine einheitliche Auslegung der Luftprivatrechtsabkommen nicht aus, weil Einzelnen keine Gelegenheit gegeben ist, von sich aus eine einheitliche Interpretation herbeizuführen. Da die Regierungen nur in Ausnahmefällen Interesse an den Auslegungsproblemen der Abkommen zeigen, würde es nur äußerst selten zu einer Interpretation durch den IGH kommen.

b) Gutachten eines Sachverständigenausschusses

Ein solcher müßte erst errichtet werden. Seine Unabhängigkeit müßte garantiert sein. Darüber hinaus müßte ein Verfahren geschaffen werden, das Einzelnen Zugang zu diesem Gremium gestattet. Um eine Verzögerung des Rechtsstreits durch nur eine Partei zu vermeiden, wäre die Ingangsetzung des Verfahrens an die Bedingung zu knüpfen, daß beide Streitparteien einverständlich ein Gutachten beantragen[2] oder daß entsprechend dem Vorabentscheidungsverfahren den unteren Gerichten die Möglichkeit eingeräumt ist und die letztinstanzlichen verpflichtet sind, von Amts wegen ein Gutachten einzuholen.[3] Nur das letztgenannte Verfahren verspricht, daß eine optimale Zahl von Fällen auf internationaler Ebene zur Begutachtung kommen. In diesem Sinne hat MARGALIOTH[4] einen Vorschlag und einen Entwurf vorgelegt.

Betrachtet man die Auslegungsdivergenzen zum WA, soweit sie auf zu niedrig empfundenen Höchsthaftungsbeträgen beruhen, so ist das Gutachterverfahren gegenüber der Starrheit eines u.U. auf Kosten der Billigkeit ergehenden Urteils eines IGH wesentlich geschmeidiger. In Fällen, in denen das

---

1) Rabel, International Tribunals for Private Matters, Gesammelte Aufsätze, Bd. 3, S. 367; Scherrer, S. 92 Fn. 101; Vallindas, L'evoluzione, S. 436; Aubin, Einheitsrecht oder Rechtsharmonie, S. 74; Chauveau, ILA-Rep. 1956, S. 189; Riese, Unidroit 1963, S. 141.

2) So die vom Römischen Institut zur Vereinheitlichung des Privatrechts vorgeschlagene Klausel, Unidroit 1963, S. 19 ff, und die Befugnisse des Berner Eisenbahnzentralamtes gemäß Art. 57 Abs. 1e CIM bzw. CIV.

3) Sauveplanne, Unidroit 1963, S. 25; Lescot, Nr. 8; Wiebringhaus, Gerichtshof, S. 145.

4) Margalioth, S. 221 ff.

nationale Gericht aus zwingenden innerstaatlichen Gründen (wie z.B. unterschiedlichen sozialen oder wirtschaftlichen Verhältnissen, Bindung an Präjudizien oder an ein abweichendes Ausführungsgesetz) nicht der empfohlenen einheitlichen Abkommensauslegung zu folgen vermag, bleibt es frei, anders zu entscheiden. Durch Gutachten ließe sich damit auf dem Gebiet des vereinheitlichten Luftprivatrechts die einheitliche Auslegung zumindest da fördern, wo sie tatsächlich möglich wäre, nämlich in den Fällen, in denen die Divergenzen lediglich auf Meinungsverschiedenheiten oder mangelnder Information beruhen. Angesichts der durch Rechtsgutachten hervorgerufenen Gefährdung der richterlichen Unabhängigkeit[1] bleibt jedoch zweifelhaft, ob sich die Staaten zu einem solchen Verfahren bereit erklären. Im allgemeinen wird es für die Zivilgerichte als unangemessen angesehen, Sachverständige über einheimische Rechtssätze zu vernehmen. In England ist es den Gerichten nicht gestattet, Rechtsgutachten einzuholen.[2] Der Vorschlag, deshalb das vereinheitlichte Luftprivatrecht analog fremdem Recht zu behandeln[3], über dessen Feststellung Gutachten auch nach commonlaw zulässig sind[4], widerspricht der Natur des Einheitsrechts, das dem internen Recht zuzuordnen ist.[5] Der Gedanke dürfte sich auch in Anbetracht der restriktiven Interpretation der betreffenden englischen Statuten kaum verwirklichen lassen.

## V. ZENTRALE INFORMATION ÜBER DIE INTERNATIONALE RECHTSPRECHUNG ZUM VEREINHEITLICHTEN LUFTPRIVATRECHT

Diese Maßnahme beruht auf dem Gedanken, daß jede Information über die gerichtliche Auslegung der Luftprivatrechtsabkommen in den einzelnen Mitgliedsstaaten geeignet ist, die Einstellung der Rechtsprechung in anderen Abkommensstaaten zum gleichen Text im Sinne einer einheitlichen In-

1) Vgl. Imboden, M., Bedeutung und Problematik juristischer Gutachten in: Jus et Lex, Festgabe für Max Gutzwiller, Basel 1959, S. 503 ff, insbes. S. 512 f; Stein-Jonas-Schönke, Komm. zur ZPO, 19. Aufl. 1969, § 293 V; Wahl, Festschrift für Nipperdey, S. 925 ff; Margalioth, S. 241 ff.

2) Sir Alfred Dennis auf der Londoner Tagung der CITEJA 1933, Procès verbaux, S. 43, wie zitiert bei Riese, Einheitliche Gerichtsbarkeit, S. 623.

3) Margalioth, S. 241 ff.

4) Vgl. den englischen Foreign Law Ascertainment Act vom 17. 5. 1861, wie zitiert bei Margalioth, S. 246.

5) Vgl. oben S. 4 f.

terpretation zu beeinflussen. Das Verfahren wirkt allerdings erst nach geschehener Tat. Es setzt voraus, daß zu der Auslegungsfrage bereits eine Rechtsprechung im Sinne des richtig verstandenen Abkommenstextes vorliegt. Der große Vorteil dieser Methode liegt in ihrer Geschmeidigkeit gegenüber der Empfindlichkeit der Staaten. Es verschmelzen hierdurch - wenn auch in einem langsamen Prozeß - gleichzeitig eine Vielzahl von Gegensätzen, nicht nur materiellrechtlicher sondern auch verfahrensrechtlicher Art. In Bezug auf das WA läßt sich z. B. feststellen, daß sich durch eine "ständige Rechtsprechung" vereinzelt rechtsähnliche Grundsätze zu entwickeln beginnen[1] - was dem kontinentalen Recht an sich fremd ist -, während sich im common-law gleichzeitig traditionelle Prinzipien, wie die Nichtberücksichtigung von Vorarbeiten oder die Bindung an Präjudizien, auflockern.[2] Darüber hinaus würde durch eine geeignete Information auch die erforderliche Gleichartigkeit der rechtlichen Würdigung ähnlich gelagerter Sachverhalte[3] gefördert. Man hat deshalb gesagt, daß für das vereinheitlichte Luftrecht ein leichter Zugang zu ausländischen Präjudizien ebenso wirksam sein kann wie ein gemeinsames Berufungsgericht.[4]

Wenn vereinzelt bezweifelt wird, ob durch die Rechtsprechung eine einheitliche Interpretation erreicht werden kann, so ist dem entgegenzuhalten, daß dies trotz anfänglicher Entscheidungsdivergenzen zumindest in zwei Auslegungsfragen des WA gelungen ist, nämlich hinsichtlich der Haftung des Luftfrachtführers bei völlig ungeklärter Schadensursache und bezüglich des Bestimmungsortes bei einem gesamthaft kontrahierten Hin- und Rückflug.[5]

Die eingangs dargestellten Entscheidungen zum WA lassen durchaus den Willen der Rechtsprechung erkennen, den internationalen Charakter des Abkommens zu respektieren.[6] Folglich dürfte es gerade die ungenügende Unterrichtungsmöglichkeit sein, die bisher die Bildung eines übereinstimmen-

---

1) Vgl. oben S. 43 f u. S. 67 f. Vgl. auch Liesecke, MDR 1968, S. 98, unter XVIII.

2) Vgl. oben S. 13 u. S. 75 f.

3) Oben S. 46. Vgl. auch Shawcross, S. 429.

4) Sand, Unification, S. 422.

5) Vgl. oben S. 43 f bzw. S. 67. Vereinzelte, offensichtlich auf Unkenntnis der übereinstimmenden Judikatur beruhende Abweichungen fallen gegenüber der grundsätzlich einheitlichen Haltung nicht ins Gewicht.

6) Oben S. 6 ff.

den Fallrechts, dort wo sie an sich möglich wäre[1], verzögert hat. Zum Teil beklagen die Gerichte diesen Nachteil selber. So hat das in einem bedeutenden Luftfahrtzentrum liegende Berufungsgericht Singapur in Braathens gegen The Borneo[2] sein Bedauern darüber ausgesprochen, daß es einschlägige amerikanische Rechtsprechung nicht berücksichtigen konnte, weil ihm amerikanische Entscheidungssammlungen nicht zugänglich seien und die bloße Verweisung im konsultierten Schrifttum nicht befolgt werden dürfe.

Ein Überblick über die vorhandenen luftrechtlichen Fallsammlungen bestätigen die schwierige Situation, in der sich nationale Gerichte befinden, wenn sie einen Streit aus dem internationalen Luftprivatrecht in Anlehnung an ausländische Präjudizien entscheiden wollen.

Was deutschsprachige Veröffentlichungen betrifft, so enden die laufenden Berichte von ABRAHAM über die internationale Rechtsprechung zum WA im Jahre 1955.[3] Die 1968 erschienene Abhandlung von LIESECKE beschränkt sich auf die internationale Rechtsprechung zum Luftfrachtrecht des WA.[4] Die von GULDIMANN seit 1956 veröffentlichte "Rechtsprechungskartei des internationalen Luftrechts"[5] enthält nur Leitsätze der wichtigsten Entscheidungen und wird seit 1967 nicht mehr fortgesetzt.[6] Für den mit Fremdsprachen vertrauten Richter sind die Informationsmöglichkeiten nur geringfügig besser. Hier steht die vom Römischen Institut zur Vereinheitlichung des Privatrechts seit 1959 herausgegebene, ab 1.1.1970 im Eigenverlag des Instituts erscheinende Fallsammlung "Jurisprudence de droit uniforme - Uniform law cases" zur Verfügung, die auch die Rechtsprechung zu den Luftprivatrechtsabkommen umfaßt.[7] Die mitgeteilte Judikatur ist jedoch nicht vollständig. Es überwiegt die Wiedergabe französischer Entscheidungen. Wichtige amerikanische Urteile fehlen. Außerdem wird nicht unterschieden zwischen der Rechtsprechung, die direkt zum WA ergangen ist, und solchen

---

1) Hierzu oben S. 72 ff.

2) 30.9.1959, Jurispr. 1961, S. 131 ff.

3) Abraham, Die internationale Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen, ZLR 2 (1953) 75-92, ZLR 3 (1954) 71-77 und ZLR 4 (1955) 27-33.

4) Liesecke, MDR 1968, S. 1-4 u. S. 93-99.

5) Erscheinungsort Köln; besprochen von Larsen in JALC 32 (1966) 141.

6) Auskunft des Instituts für Luft- und Weltraumrecht der Universität Köln.

7) Das Erscheinen der Sammlung im Eigenverlag ist in dem vom Unidroit herausgegebenen Bulletin d'Information Nr. 6, Juli 1970, mitgeteilt. Bis 1959 war die Rechtsprechung zu den Luftprivatrechtsabkommen im Jahrbuch des Unidroit selbst enthalten.

Entscheidungen, die nur nationale Gesetze betreffen, durch die das WA mehr oder weniger wortgetreu auf die innerstaatliche Luftbeförderung ausgedehnt worden ist.[1] Einige wenige nationale Rechtsprechungsberichte zu den Luftprivatrechtsabkommen bringt das seit 1965 erscheinende "Yearbook of Air and Space Law"[2]. Der Rest ist in ausländischen luftrechtlichen Zeitschriften veröffentlicht, die dem einzelstaatlichen Gericht nur in Ausnahmefällen zugänglich sind. Hier wird in erster Linie die heimische Rechtsprechung dokumentiert. Teilweise ist die Wiedergabe auf die luftrechtlichen Entscheidungen desselben Sprachkreises erweitert.[3] Nur in Ausnahmefällen wird über ausländische, in einer fremden Sprache ergangene Urteile berichtet. Auch besteht eine Tendenz, Entscheidungen, die abweichend von der herkömmlichen Abkommensauslegung gegen die nationale Luftverkehrsgesellschaft im Ausland ergangen sind, im Inland nicht zu veröffentlichen.[4] Die Luftverkehrsgesellschaften haben dagegen recht gute Informationsquellen. Die von der IATA ausschließlich an ihre Mitglieder verabfolgten "Air Carrier's Liability Reports"[5] enthalten eine aus der Sicht der Luftfahrtunternehmen eingehend kommentierte Auswahl von Entscheidungen.

Dieser Sachverhalt hat gegenüber der rechtsvergleichenden, auf ausländische Entscheidungen gestützten Auslegungsmethode im luftrechtlichen

---

1) Eine solche Unterscheidung ist jedoch erforderlich. Der französische Kassationshof hat z. B. das entsprechende französische Gesetz vom 2. 3. 1957 als Sondergesetz angesehen und es aus dem Zusammenhang des heimischen Rechts ausgelegt. Vgl. Pagliero c. Brochard, Cour de Cass., 9.12. 1966, RFDA 21 (1967) 216; Fillioux c. Balavoine, Cour de Cass., 17. 5. 1966, Jurispr. 1967, S. 74. Dagegen betonte dasselbe Gericht bei den unter das WA fallenden Beförderungen den Vorrang der Abkommensregelung vor dem Landesrecht. Vgl. UTA c. Lacarrigue, Cour de Cass., 3. 12. 1969, RFDA 24 (1970) 81.

2) Zitiert als YASL, herausgegeben von Mankiewicz.

3) Die RFDA berichtet regelmäßig über die Rechtsprechung zum WA im gesamten französischsprachigen Rechtskreis.

4) Die für das Verständnis amerikanischen Rechtsdenkens grundlegende Entscheidung in Komlos c. Air France (oben S. 53 Fn. 1 u. 4) wurde nur in den USA veröffentlicht. Ebenso ist der in Bonazzi c. DLH ergangene Beschluß (oben S. 68 Fn. 1) in der BRD nicht publiziert worden, obgleich es sich um die Entscheidung eines höchsten ausländischen Gerichts handelte.

5) Vormals IATA-Law Reporter, herausgegeben von Gazdik.

Schrifttum den Einwand laut werden lassen, sie begünstige regelmäßig die stärkere Partei, nämlich das Luftfahrtunternehmen.[1] In der Tat dürfte es den nationalen Gerichten schwer fallen, eine auf ausgewählte ausländische Urteile gestützte Verteidigung der verklagten Luftfahrtgesellschaft auf ihre Stichhaltigkeit im Sinne einer einheitlichen oder überwiegenden Interpretationstendenz nachzuprüfen. Mangels genügender Informationsmöglichkeit bleibt auch der harmonisierungswilligste Richter gezwungen, mit der in ihren Ansichten noch weit weniger übereinstimmenden, teils veralteten oder tendenziösen Literatur vorlieb zu nehmen und sich im übrigen an seine heimische Rechtsprechung zu halten oder notfalls in freier Rechtsfindung über die ihm meist wenig vertraute Rechtsmaterie zu entscheiden. Es ist offensichtlich, daß sich auf diese Weise ein einheitliches Fallrecht auch auf längere Sicht nur schwer zu bilden vermag. Im Luftrecht wird deshalb eine geeignete Information der interessierten Öffentlichkeit (Gerichte, Anwälte, betroffener Personenkreis und Wissenschaft) über die Entwicklung der Rechtsprechung zum vereinheitlichten Recht in den verschiedenen Ländern heute allgemein als ein unerläßliches Mittel zur Förderung der einheitlichen Rechtsprechung angesehen.[2] Verschiedene Wege sind hierzu denkbar:

a) Interne Unterrichtung

Aus der völkerrechtlichen Verpflichtung der Regierungen, die Rechtseinheit zu wahren, ist die Pflicht der Staaten hergeleitet worden, aus eigener Initiative entweder durch ihre Justizverwaltungen oder durch entsprechend dotierte Institute das erforderliche Material sammeln zu lassen und fortlaufend zu veröffentlichen.[3] In einer Reihe von Staaten mag die Möglichkeit gegeben sein, sich in Spezialbibliotheken über die ausländische Rechtsprechung der wichtigsten luftfahrttreibenden Staaten hinlänglich zu informieren. Es

---

1) Sand, Unification, S. 411 f; derselbe, Choice of Law, S. 36 f.

2) Mankiewicz, Notes sur l'utilité d'un recueil international des décisions judiciaires intéressant l'aviation civile internationale, Revue du Barreau (Montreal) 9 (1949) 226 ff; Liesecke, MDR 1968, S. 2; Sand, Unification, S. 422; derselbe, Choice of Law, S. 36; Bayitsch, S. 549; Le Goff, Manuel, S. 461 Nr. 730; Riese, Einheitliche Gerichtsbarkeit, S. 610 ff; derselbe, Unidroit 1963, S. 141; Lescot, Nr. 16; Malintoppi, Unidroit 1959, S. 275.

3) Riese, Einheitliche Gerichtsbarkeit, S. 611; Hirsch, NJW 1961, S. 1089 ff, 1092 f; Lescot, Nr. 16.

entspräche der erwähnten "internen Unterrichtungspflicht" der betreffenden Länder, auf die genannte Weise vorzugehen und der nationalen Praxis die erforderliche schnelle Informationsmöglichkeit durch Übersetzung und Publikation der wichtigsten Entscheidungen und durch regelmäßige Rechtsprechungsberichte zu beschaffen. Dieser Weg ist mühsam und kostspielig und für andere Staaten nicht in gleichem Maße durchführbar. Die erforderliche umfassende Information wird hierdurch in keinem Falle erreicht. Es bedarf dazu der intensiven Zusammenarbeit aller Abkommensstaaten.

b) Gegenseitige Unterrichtung der Staaten

In der Schlußakte der Genfer Wechselrechtskonferenz ist die Anregung ausgesprochen, die Vertragsstaaten möchten sich im Interesse einer einheitlichen Auslegung wechselseitig die wichtigsten gerichtlichen Entscheidungen zum einheitlichen Wechselgesetz mitteilen.[1] Ähnliche Vorschläge wurden anläßlich der Vereinheitlichung des Rechts des internationalen Warenkaufs auf der Haager Konferenz 1964 diskutiert, aber schließlich als undurchführbar abgelehnt.[2] Tatsächlich sind die organisatorischen, technischen und sprachlichen Schwierigkeiten eines Austauschs von Entscheidungen unter einer größeren Zahl von Vertragsstaaten, insbesondere aber auf weltweiter Ebene unüberwindbar.

c) Unterrichtung durch ein internationales Informationszentrum

Das Prinzip ist folgendes: eine internationale Stelle sammelt die Rechtsprechung zum vereinheitlichten Recht und publiziert sie laufend in geeigneter Form.

Dieses System wird vom Römischen Institut für Vereinheitlichung des Privatrechts bei der Sammlung der Jurisprudence uniforme befolgt. Dementsprechend wurde in die Schlußakte der Haager Kaufrechtsabkommen eine Resolution aufgenommen, in der die Staaten aufgefordert werden, dem Institut alle wichtigen Entscheidungen mitzuteilen, die sich auf die Auslegung und Anwendung des vereinheitlichten Kaufrechts beziehen.[3] Das

---

1) Lescot, Nr. 16; v. Caemmerer, Internationale Rechtsprechung zum Genfer einheitlichen Wechsel- und Scheckrecht, Bd. 1, Vorbem. S. XIII f und Bd. 2, Vorbem. S. XII f.

2) v. Caemmerer, a.a.O., Bd. 2, Vorbem. S. XII f.

3) Vgl. Riese, ZAIP 29 (1965) 99.

gleiche Schema ist in den USA für die Rechtsprechung zu den Uniform Acts[1] und in den fünf im Nordischen Rat zusammengeschlossenen skandinavischen Staaten zur Wahrung der unter ihnen bestehenden Rechtseinheit[2] verwirklicht worden.

Dieser Gedanke dürfte gerade auf dem Gebiet des internationalen Luftprivatrechts verhältnismäßig leicht zu verwirklichen sein, da man sich hierzu der für die internationale Zivilluftfahrt vorhandenen Organisation bedienen und das Sekretariat der ICAO mit dieser Aufgabe betrauen könnte. Dieses Organ hat bereits im Jahre 1955 zur Vorbereitung der Haager Konferenz zur Revision des WA eine Zusammenstellung der gesamten bis dahin ergangenen Rechtsprechung zum WA erstellt.[3] Es wäre ihm aufzugeben, die in den einzelnen Staaten veröffentlichten Entscheidungen zu sammeln und sie in einem periodisch erscheinenden Bulletin in den Sprachen der ICAO zu veröffentlichen. Eine Überschneidung mit der Tätigkeit des Römischen Instituts zur Vereinheitlichung des Privatrechts wäre in Anbetracht der Notwendigkeit einer optimalen Unterrichtung der interessierten Öffentlichkeit nur wünschenswert. Die Kosten dieses Verfahrens dürften in Anbetracht der vorhandenen weltweiten Organisation der ICAO[4] geringfügig bleiben und würden von dem Vorteil, den ein solcher Informationsdienst mit sich bringt, weitgehend aufgewogen; denn einmal würde hierdurch die interne Unterrichtungspflicht der Staaten rationalisiert und zum anderen zugleich die Vorarbeit für die nächste Abkommensrevision geleistet. Letztere ist eine Aufgabe, die durchzuführen dem Rechtsausschuß der ICAO gemeinsam mit dem Rechtsbüro des Sekretariats ohnehin satzungsgemäß auferlegt ist.[5]

Als Ergänzungsmaßnahme wäre zu erwägen, ob nicht innerhalb der ICAO ein Expertenausschuß mit der Aufgabe betraut werden könnte, nach dem Vor-

---

1) Vgl. Bentivoglio, S. 138, Annex 3; Nadelmann, Unidroit 1959, S. 387 ff.

2) Vgl. Nordic Council Memorandum, Unidroit 1963, S. 59 ff; Pétren, Unidroit 1963, S. 145; Sundberg, Air Charter, S. 245 Fn. 13.

3) Cases on the Warsaw Convention, ICAO-Doc. Nr. 35 (1955).

4) Die ICAO (Sitz Montreal) unterhält Regionalbüros in Paris, Kairo, Bangkok, Lima, Mexiko und Dakar. Sie arbeitet eng zusammen mit den Instituten für Luftrecht in Aix-en-Provence, Buenos Aires, Canberra, Köln, London, Madrid, Montreal, Oslo, Rom, Tokio, Utrecht und Warschau.

5) Vgl. §§ 2 u. 8 der Satzung des Rechtsausschusses der ICAO (ICAO-Doc. 7669).

bild der amerikanischen "restatements of law" den Stand der Lehre und Rechtsprechung zu den Luftprivatrechtsabkommen in bestimmte Grundsätze zu fassen und zu publizieren. Damit könnte erreicht werden, daß auch solche Fragen, zu denen Rechtsprechung noch nicht vorliegt, mehr nach dem internationalen Meinungsstand entschieden würden.

## GESAMTERGEBNIS

Die Divergenzen in der Rechtsprechung zum WA zeigen, daß zunehmend eine gerichtliche Auseinanderentwicklung erfolgt, sofern nicht Maßnahmen zur Erhaltung der Rechtseinheit getroffen werden.

Die Möglichkeit der Staatenklage reicht hierzu nicht aus.[1)]

Ein internationaler Gerichtshof, zu dem auch Privatpersonen Zugang haben, ist politisch nicht erwünscht. Er könnte nur einen Teil aller Divergenzen wirklich befriedigend lösen, sich aber in den übrigen Fällen der Streitentscheidung nicht enthalten. Die gerade auf weltweiter Ebene bestehenden erheblichen Unterschiede in den politischen, wirtschaftlichen, sozialen und rechtlichen Gegebenheiten der Abkommensstaaten machen es unumgänglich, daß die endgültige Entscheidung über die jeweilige Auslegungsfrage der nationalen Gerichtsbarkeit überlassen bleibt.[2)]

Ein Verfahren der authentischen Abkommensinterpretation ist angesichts der Schwierigkeiten einer jeden Änderung der Haftungsregelung und ihrer Auswirkung auf den einzelstaatlichen Luftverkehr undurchführbar.[3)]

Folglich müssen bescheidenere Maßnahmen sich gegenseitig ergänzen.

Die Gegensätze nationaler Interessen, die den Fortbestand eines Abkommens unter den wichtigsten luftfahrttreibenden Staaten in Frage stellen, und die Notwendigkeit der Anpassung des Einheitsrechts an veränderte Verhältnisse[4)] können durch Abkommensrevisionen im Wege diplomatischer Staatenkonferenzen[5)] beseitigt werden. Hierbei wird man grundsätzliche Meinungsverschiedenheiten zweckmäßigerweise bestehen lassen, sie jedoch für die Auslegung des Abkommens nach dem Vorbild des Zusatzabkommens von Guadalajara gegenstandslos machen.[6)]

Daneben kann und muß im Zuge der Neufassung des jeweiligen Abkommens der Weg für eine einheitliche gerichtliche Interpretation besser vorbereitet

---

1) Oben S. 93 ff.
2) Oben S. 96 ff.
3) Oben S. 89 ff.
4) Oben S. 72 ff.
5) Oben S. 91 f.
6) Oben S. 82 ff.

werden als dies bisher bei den Luftprivatrechtsabkommen geschehen ist. Entsprechend den bisher in der Rechtsprechung aufgetretenen Divergenzen bedarf es vor allem folgender Maßnahmen:

1. Vereinbarung von Grundzügen der Auslegung im Abkommen selbst (Zweck: Förderung einer Auslegung nach dem Zweck des Gesetzes und Vermeidung eines zu schnellen Rückgriffs der nationalen Gerichte auf ihr eigenes Recht).[1)]

2. Übernahme der Sprachenklausel in den materiellrechtlichen Abkommensteil (Zweck: Vermeidung der Bindung der nationalen Gerichte an ein unrichtiges Ausführungsgesetz).[2)]

3. Aufnahme eines den Inhalt und Zweck der jeweiligen Abkommensfassung wiedergebenden Berichts in die Schlußakte (Zweck: Vereinheitlichung der staatlichen Information).[3)]

Speziell hinsichtlich des WA bedarf es heute einer detaillierteren Ausgestaltung der Abkommensregelung.[4)]

Für die Zeit vor und nach der Abkommensrevision sind besondere Maßnahmen erforderlich, die gewährleisten, daß sich eine einheitliche Auslegung wenigstens in den Fällen, in denen sie möglich ist, bilden kann. Dieses Ziel könnte sowohl durch Gutachten[5)] als auch durch eine Erleichterung der Informationsbeschaffung[6)] erreicht werden, zumal die Praxis die Notwendigkeit einer einheitlichen Interpretation anerkennt und gewillt ist, die ausländische Rechtsprechung und Literatur zu berücksichtigen.[7)]

Empfehlungen eines internationalen Organs sind zwar für den nationalen Richter der einfachere Weg und bieten deshalb die größere Gewähr für eine einheitliche Auslegung. Aber selbst wenn sich die Staaten zu einem solchen Verfahren bereit erklären würden, was fraglich erscheint[8)], bleibt

---

1) Oben S. 86 ff.
2) Oben S. 87.
3) Oben S. 88.
4) Oben S. 82 f und 84 ff.
5) Oben S. 106 ff.
6) Oben S. 110 ff.
7) Oben S. 15 ff und 110 ff.
8) Die Widersprüche, die einem solchen Projekt schon in dem kleinen Kreis der im Europarat zusammengeschlossenen Staaten entgegengebracht wurden, bestätigen diese Auffassung.

doch daneben die Notwendigkeit einer umfassenden und leicht abrufbaren Information über die ausländische Rechtsprechung zu den Luftprivatrechtsabkommen auch gegenüber der übrigen interessierten Öffentlichkeit (Anwälte, betroffener Personenkreis und Wissenschaft). Desgleichen bedürfte auch das Konsultativorgan dieser Unterrichtung. Das Gutachterverfahren bildet folglich keine Alternativlösung zu einer Verbesserung der Informationsbeschaffung, sondern stellt sich allenfalls dar als eine der weiteren "Etappen eines gewiß nicht kurzen Weges", den die Rechtsvereinheitlichung noch zu gehen hat.[1)] Man sollte im Interesse der Rechtssicherheit und der inneren Festigung der Rechtseinheit auf dem Gebiet des Luftprivatrechts nicht länger zögern, endlich die erste Etappe zu verwirklichen.

1) Aubin, ZAIP 16 (1951) 179.